

GALILEO

RIVISTA DI INFORMAZIONE, ATTUALITÀ E CULTURA

novantotto



Enzo Siviero **Un raccordo anulare a nord ovest di Padova, qualcosa di nuovo... anzi d'antico** • Massimo Malaguti **Trasporto pubblico e mobilità urbana** • Pier M. Gaffarini **Il tram e Padova, una convivenza possibile?** • Gaetano Failla **Tram, ancora dubbi** • Giorgio Masiero **Pedemontana: vogliamo farla davvero?** • Idrovia: una paternità in via di disconoscimento Intervista a **Marcello Olivi** a cura di **Rinaldo Pietrogrande** • Luisa Artuso **Progetto Cave – Parco dei Colli Euganei. Le valutazioni nelle scelte di Piano** • **COSTRUIRE PADOVA** Schede per una città futura: La «Residenza del Sole» a cura di **Giorgia Roviario** • **Padova di notte meglio illuminata grazie all'AMAG** • **Franco Posocco Aldo Rossi e il Veneto** • **Alfredo Schiavo Eastern Cape chiama Padova. Gemellaggio tra due province** • **Patrizio A. Quintili Padova e il Guicciardini** • **Lettera aperta** **Claudio De Marco** • **Orfeo Minore: Vita, morte e follia di Dino Campana** a cura di **Rinaldo Pietrogrande** • **Rassegna stampa** a cura di **Francesca Emma**

Metano

riscalda e non inquina



Per la Gestione Calore l'AMAG si pone sul mercato con uno strumento operativo e di sviluppo sia nei confronti dei soggetti pubblici che privati che le permette di competere con i grandi gruppi italiani e di partecipare a gare ed aste europee del settore. Il personale ben addestrato e le procedure standard di ottimo livello fornite dall'AMAG garantiscono la qualità dell'erogazione di servizi conformi alle aspettative dei clienti.

Un impianto che bruci male inquina e richiede più combustibile, ovvero più soldi. Questi problemi possono essere facilmente risolti dall'AMAG che, da qualche mese, ha ricevuto la CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE DI QUALITÀ – con riferimento alla norma UNI EN ISO 9001 – della Comunità Europea.

Il presidente Aldo Fontana, chiarisce i punti di forza di una gestione efficiente ed efficace che hanno valso all'AMAG – prima tra le aziende pubbliche di servizi di Padova – il prestigioso riconoscimento.

**AZIENDA SPECIALE
DEL COMUNE DI PADOVA**

L'AMAG gestisce da alcuni anni il riscaldamento e il rifornimento di acqua calda a numerosi edifici pubblici, scuole in particolare, che le sono stati affidati dal Comune di Padova. Attualmente l'offerta della Gestione Calore è limitata alle grandi utenze (comunità, banche, istituti, sedi sanitarie ecc.) che devono contare su impianti di grandi dimensioni perfettamente funzionanti. Quali sono i pacchetti di servizio che l'azienda offre? Con una tariffa annuale predefinita, l'AMAG garantisce la manutenzione ordinaria degli impianti e la loro conduzione secondo le esigenze del cliente e le norme vigenti con un servizio «24 ore su 24» di ripristino immediato in caso di interruzione di funzionamento. Le utenze

possono inoltre affidare all'Azienda l'approvvigionamento del combustibile (anche non metano) e la responsabilità del funzionamento dell'impianto con periodiche «prove di combustione» ed eventuali interventi per migliorarne il funzionamento. Una terza formula riguarda l'affidamento dell'impianto «a tariffa oraria». L'AMAG può infatti garantire la temperatura in ore predefinite a quelle utenze che, usando i locali sono in determinati orari, non intendano sprecare combustibile. Il Servizio Gestione Calore fornisce inoltre, in base a una tariffa annua, la conduzione e la manutenzione ordinaria anche degli impianti di raffrescamento.

D'inverno e d'estate... garantisce AMAG!

Centralino: (049) 8200111 (24 h su 24) • Pronto intervento: (049) 8200555 (24 h su 24)

Gestione Calore: (049) 8200499 (24 h su 24) • Fax: (049) 8200251 • e-mail: amagpd@iperv.it

Anno IX

n. 98 • Dicembre 1997

Editore Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, Via degli Scrovegni 29, 35131 Padova, Telefax (049) 8756160 • **Direttore responsabile** Enzo Siviero • **Vice Direttori** Lucio Bonafede, Paolo Faccio, Mario Ficon, Rinaldo Pietrogrande, Giorgio Simioni • **Comitato di gestione** Mario Ficon, Paolo Mazzi, Giorgio Romaro, Attilio Siviero • **Responsabile per la zona dell'Alta padovana** Giorgio Simioni • **Comitato di redazione** Enrico Albertoni, Guido Cassella, Enrico De Nadai, Paolo Foletto, Roberto Gori, Giuliano Marella, Giorgia Roviato, Alfredo Schiavo • **Collaboratori** Aldo Bona, Gian Luigi Burlini, Paola Bussadori, Giovanni Cagnoni, Luigi Casalucci, Giorgio Clemente, Antonio Ereno, Giancarlo Ravagnan, Giovanni Spina • **Pubblicità e diffusione** Collegio degli Ingegneri, Telefax 8756160 • **Composizione e impaginazione** Queen's Srl, Via Paolotti 7, 35121 Padova, Telefax (049) 8759328 • **Stampa** La Photograph, Via I. da Zara 8, 35020 Albignasego, Pd, Tel. (049) 8625690, Fax (049) 8625691 • **Autorizzazione Tribunale di Padova** n. 1118 del 15 marzo 1989. Spedizione in abbonamento postale 45%, art. 2, comma 20/b, legge 662/96, Filiale di Padova • **ISSN** 1122-9160 • **Illustrazione di copertina** Composizione per il teatro del Mondo (da: Aldo Rossi, *Architetture 1959-1987*, Electa, Milano 1987).

Le notizie riportate sono desunte da fonti ritenute attendibili, tuttavia la Direzione avverte i lettori che non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione.

NORME PER GLI AUTORI

- *Galileo* pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, nonché redazionali promozionali. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista.
- La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore.
- Gli articoli tecnico-scientifici vanno impostati come segue: 1. Introduzione; 2. Materiali e Metodi; 3. Risultati; 4. Commento o discussione dei risultati;

- 5. Conclusioni; 6. Bibliografia.
- Sono accettati i dattiloscritti ma sarà data la precedenza agli articoli forniti su dischetto magnetico (preferibilmente Macintosh) unitamente a una copia su carta dell'intero lavoro. Il tutto deve essere inviato a: Redazione di «Galileo», Collegio degli Ingegneri, Via Scrovegni 29, 35131 Padova, telefax (049) 8756160.
- Le figure, numerate, devono essere eseguite su carta bianca. Di esse dovrebbe essere fornito l'originale. Tutte le illustrazioni, siano esse foto o grafici, dovranno avere un'unica numerazione consecutiva. Delle foto-

grafie dovrà essere fornito l'originale o una diapositiva, possibilmente entrambi.

- Bibliografia e note devono essere riportate con numerazione progressiva seguendo l'ordine di citazione. I riferimenti ad articoli devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo per intero; 3. nome della rivista; 4. anno di pubblicazione; 5. numero della rivista; 6. numero della pagina di inizio. I riferimenti a libri devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo del libro; editore, luogo e anno di pubblicazione. I riferimenti ad atti di

convegni devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo; 3. nome del congresso per intero; 4. data e luogo dello stesso e numero di pagina.

- Gli articoli devono indicare un breve curriculum professionale (circa 60 parole) e il recapito telefonico e fax.
- Le bozze di stampa devono essere restituite entro tre giorni dall'invio.
- Gli Autori ricevono a titolo gratuito tre copie della rivista, ulteriori copie o estratti possono essere richiesti a pagamento – al momento dell'inoltro del dattiloscritto – al Collegio degli Ingegneri telefax (049) 8756160.

Un raccordo anulare a nord ovest di Padova, qualcosa di nuovo... anzi d'antico

Enzo Siviero

2

Trasporto pubblico e mobilità urbana

Massimo Malaguti

3

Il tram a Padova, una convivenza possibile?

Pier M. Gaffarini

6

Tram, ancora dubbi

Gaetano Failla

6

Pedemontana: vogliamo farla davvero?

Giorgio Masiero

8

Idrovia: una paternità in via di disconoscimento

Intervista a Marcello Olivi a cura di Rinaldo Pietrogrande

10

Progetto Cave - Parco dei Colli Euganei

Le valutazioni nelle scelte di Piano

Luisa Artuso

12

COSTRUIRE PADOVA Schede per una città futura

La «Residenza del Sole»

A cura di Giorgia Roviato

Padova di notte meglio illuminata grazie all'AMAG

A cura dell'Ufficio Stampa AMAG

15

Aldo Rossi e il Veneto

Franco Posocco

16

Eastern Cape chiama Padova. Gemellaggio tra due province

Alfredo Schiavo

20

Padova e il Guicciardini

A cura di Patrizio A. Quintili

22

Lettera aperta

Claudio De Marco

25

Orfeo Minore

Vita, morte e follia di Dino Campana

A cura di Rinaldo Pietrogrande

26

Rassegna Stampa

A cura di Francesca Emma

27

Un raccordo anulare a nord ovest di Padova qualcosa di nuovo... anzi d'antico

Enzo Siviero

In queste settimane sulla stampa locale si è dato grande risalto a una notizia apparentemente «nuova»: un raccordo anulare per il collegamento viario tra la tangenziale Ovest di Padova (corso Australia-Boston) e la nuova SS307 del Santo che partendo dalla famigerata «curva a 90°» Boston, punti verso Selvazzano, sovrappassi il Bacchiglione, si congiunga con la SS11 a Rubano, intersechi l'autostrada Venezia-Milano (con l'ulteriore ipotesi di realizzazione di un nuovo casello che potrebbe chiamarsi Terme Euganee nord e fungere da porta di accesso ai Colli Euganei), s'innesti sulla futura tangenziale di Limena discostandosene poi per sovrappassare il Brenta e raggiungere la nuova statale del Santo.

Solo al lettore disattento può sfuggire che, di fatto, l'idea proprio nuova non è. A partire dal 1985 molto si è lavorato infatti su questo tema, con ampi risalti sulla stampa, riunioni, pubblici dibattiti e polemiche a non finire, che hanno portato a una fase avanzata di definizione del tracciato, forte anche del parere favorevole (almeno fino all'innescio con la SS11 e con qualche prescrizione per gli svincoli a livelli sfalsati) espresso dal Ministero dei Beni Architettonici e Ambientali.

Ai lettori di *Galileo* il disegno è noto, essendo stato ampiamente illustrato nel n. 22 del giugno 1991, con un'intervista sulla grande viabilità a Franco Greggio, allora assessore nella

giunta provinciale presieduta da Lamberto Toscani.

Nel 1995, tuttavia, le opposizioni marcatamente ideologiche del Comune di Abano e di alcune componenti del Comune di Selvazzano fecero naufragare il progetto, giudicato dagli ambientalisti troppo invasivo dei luoghi e fonte di rischio per l'eccessivo traffico che avrebbe investito la cittadina termale.

Nella redazione del PTP, tra il '92 e il '95 è prevalsa dunque la logica di un «disegno» infrastrutturale puramente teorico, avulso dalle reali possibilità di sviluppo (o anche di mera razionalizzazione) della mobilità trasversale nel territorio della cintura, di una più efficace penetrazione da ovest nella città capoluogo. Una progettazione sorda agli effetti devastanti del traffico lungo la SS11 a Sarmeola, l'intasamento quasi perenne sull'imbuto di Tencarola, e la necessità impellente di realizzare un nuovo ponte sul Bacchiglione, senza contare il sovraccarico di corso Australia-Boston (con tutti i suoi morti) oramai – per caratteristiche geometriche, affaccio dell'Ex Foro Boario e semaforo di Montà – declassato ad arteria extraurbana.

Dopo decenni di «ondeggianti», il clima – con le Amministrazioni attuali – appare decisamente mutato. Con un recente accordo tra i Comuni della cintura, il comune capoluogo e la stessa Provincia, nella attuale revisione del PTP si sono riprese le fila del discorso in-

terrotto e si è riscoperta la validità dell'«antico» progetto corredato da nuove perentorie «urgenti necessità» (che non possono non suonare ironiche dopo un ritardo di dodici anni).

Alcuni correttivi viari nell'accesso ad Abano (eliminazione della «direttissima» sostituita da un asse viario lungo la linea ferroviaria e ridisegno di uno svincolo della tangenziale) sono bastati a rimuovere il veto iniziale della città termale.

Se la Società Autostrade Pd-Vi-Vr-Bs operasse con obiettivi comuni e in unità di intenti con Anas e Regione Veneto su un progetto concordato e condiviso, con un'attenta regia da parte della Provincia di Padova nel confronto con i comuni interessati, in un clima di più serena dialettica sulla legittima difesa dei rispettivi interessi a evitare il ripetersi dei veti incrociati del passato (valga per tutti il disaccordo tra Limena e Vigodarzere sulla localizzazione del nuovo ponte sul Brenta che ha portato alla perdita del relativo finanziamento) le risorse economiche, necessarie per la realizzazione di un'opera così impegnativa, potrebbero forse essere reperite senza eccessive difficoltà. Infatti, pur in una congiuntura economica assai pesante, in questo momento nel Veneto ci sono più finanziamenti disponibili che progetti stradali Anas realmente appaltabili. Ma certamente tra poco non sarà più così. Di chi sarà allora la colpa di quanto non sarà stato fatto? ◇

Trasporto pubblico e mobilità urbana

Massimo Malaguti

Presidente
ACAP di Padova

Un breve sguardo sintetico alla storia del trasporto urbano di questo secolo ci può aiutare nell'analisi della nostra situazione attuale (figura 1).

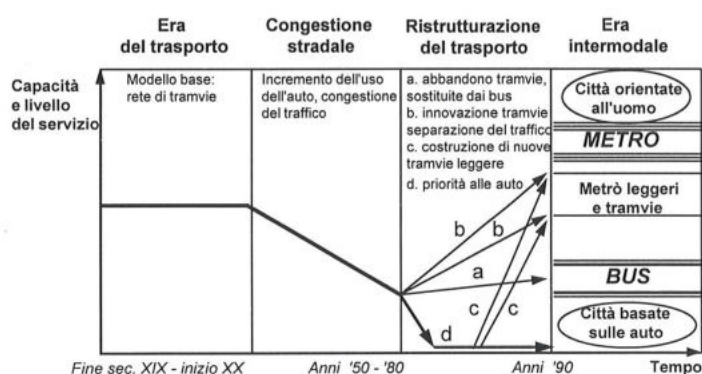


Figura 1. Le quattro fasi della mobilità.

I primi cinquant'anni del Ventesimo secolo hanno costituito quella che potremo definire «l'era del trasporto pubblico»: per circa mezzo secolo infatti il «trasporto di massa» è avvenuto nelle nostre città quasi esclusivamente attraverso mezzi pubblici, ed in particolare «reti di tramvie» azionate dapprima dal traino dei cavalli, e in seguito dall'energia elettrica.

Le prestazioni di questo siste-

ma di trasporto, in termini di capacità e livello di efficienza del servizio, sono praticamente rimaste costanti per molto tempo: il trasporto individuale era limitato a pochi mezzi privati, che circolavano in sede separata da quella del trasporto pubblico, e gli unici ritardi o disfunzioni del sistema erano dovuti a limiti legati alla tecnologia propria dei mezzi.

Con l'avvento del trasporto su gomma diffuso, databile attorno ai primi anni Cinquanta, le città compiono alcune scelte che si riveleranno determinanti nella successiva evoluzione del problema della mobilità. La funzione «trasporto collettivo» viene assegnata in molte città d'Europa (Padova tra queste) ai mezzi su gomma (filovia e quindi autobus), in sostituzione delle tramvie. Questo «salto tecnologico» è dettato da motivazioni oggettive che riguardano, allo «stato dell'arte» degli anni '50, migliori prestazioni del trasporto su gomma in termini di sicurezza, comfort di viaggio, flessibilità, velocità.

Il «salto tecnologico» da trasporto su ferro a trasporto su gomma si accompagna però

ad una scelta «di sistema» ancora più influente e carica di effetti sulla cultura della mobilità degli anni a venire: con l'eliminazione delle tramvie scompare anche la separazione tra la sede del trasporto pubblico, cui la tramvia era vincolata, e quella del trasporto privato. Nella percezione degli utenti e nelle scelte viabilistiche, l'intera sede stradale diventa così fruibile per il mezzo privato, senza più alcuna priorità o salvaguardia per il trasporto pubblico, che si trova quindi ad operare in piena «commistione» con lo svolgersi del traffico privato.

Questa scelta «di sistema», anch'essa motivata dallo «stato dell'arte» della mobilità degli anni '50 in cui l'automobile non era ancora il principale mezzo di trasporto individuale, si è però rivelata assai poco lungimirante. Dal 1950 ad oggi, nella sola provincia di Padova, le immatricolazioni di veicoli privati sono passate da 22 mila circa ad oltre 441 mila: per ogni auto circolante nel 1952, anno in cui l'ACAP avviava la propria attività, oggi ne transitano 20!

La conseguente progressiva

Il problema della mobilità urbana rappresenta oggi uno dei maggiori vincoli allo sviluppo delle città medie del nostro Paese e una grave minaccia alle condizioni di vivibilità dei loro centri abitati. Per affrontare con coscienza la crisi di mobilità che interessa le nostre città, e valutare criticamente e obiettivamente i limiti e le opportunità che ogni soluzione presenta, è necessario conoscere con chiarezza le motivazioni storiche della nostra situazione attuale, dalla quale difficilmente potremo evolvere se non riconoscendo la necessità di nuove scelte in funzione di una nuova «cultura della mobilità».

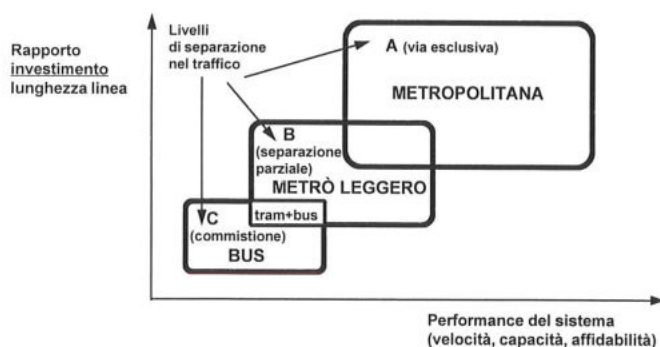


Figura 2. Bus, metrò e metropolitana a confronto.

paralisi della mobilità ha quindi coinvolto fatalmente, data la mancanza di separazione dei flussi di traffico, anche il trasporto pubblico su gomma: l'abitudine all'uso dell'auto privata e le limitate prestazioni del trasporto pubblico, dovute principalmente a dover competere col mezzo privato nella stessa sede di traffico, hanno determinato quel «circolo vizioso» della mobilità che oggi risulta così difficile da interrompere.

L'avvento e la larga diffusione dell'auto non solo hanno sottratto utenza al mezzo pubblico, ma ne hanno anche fortemente condizionato e limitato nel tempo le prestazioni: dal 1950 ad oggi, la quota di mobilità urbana assorbita dal mezzo pubblico è passata dal 58% al 18%.

Qualsiasi giudizio sull'affidabilità del trasporto pubblico di oggi non può ignorare che le premesse delle inefficienze attuali sono state poste quando si è ritenuto che, stante il limitato numero delle auto in circolazione, trasporto pubblico e trasporto privato potessero viaggiare assieme nella stessa sede, senza alcuna separazione: il trasporto pubblico in conseguenza di tale impostazione si trova oggi ad essere «vittima» della degenerazione del traffico, e non «causa».

La scelta dell'auto privata ri-

spetto al mezzo pubblico non ha quindi ragioni «snobistiche», ma è la logica conseguenza di un processo di «acquisizione culturale» nell'uso della sede stradale che dura ormai da mezzo secolo, e che ha posto nei fatti il mezzo pubblico in condizioni di non poter rappresentare un'alternativa appetibile all'uso dell'auto privata.

Esiste poi un ulteriore elemento che ha orientato in maniera decisa all'utilizzo del mezzo privato rispetto a quello pubblico: la progressiva «demassificazione» delle motivazioni alla mobilità all'interno delle città. Negli ultimi 15 anni la domanda di trasporto pubblico è diminuita del 20% circa, mentre è aumentata di oltre il 5% quella di mobilità generale: si è infatti ridotta, anche per questioni demografiche, la domanda di mobilità urbana legata alle motivazioni «classiche» dello studio e del lavoro, basata su «orari» e quindi confacente alla tradizionale organizzazione del trasporto pubblico, mentre cresce continuamente una necessità di mobilità estremamente diversificata per destinazioni e motivazioni, che vanno dallo shopping e tempo libero all'esercizio di attività professionali indipendenti.

A fronte di questi rapidi e profondi mutamenti, molte

città hanno avviato negli anni '80 iniziative di ristrutturazione del trasporto pubblico che riequilibrassero le scelte di mobilità individuali, troppo orientate all'uso indiscriminato dell'auto. La decisione di dedicare l'intera sede stradale senza distinzione ad entrambi i flussi di traffico pubblico e privato aveva costituito di fatto una rinuncia a governare la mobilità: si rendevano quindi necessarie scelte che conferissero al trasporto pubblico nuove prerogative, in grado di soddisfare meglio la nuova domanda di mobilità cui si è accennato e che potessero costituire validi elementi per una scelta alternativa all'automobile.

L'obiettivo di questi nuovi indirizzi è realizzare una mobilità urbana basata sull'intermodalità: l'automobile non può più costituire l'unica o comunque la principale opzione per il nostro spostamento, che deve invece avvenire attraverso una scelta basata sull'utilizzo di mezzi diversi, individuali e collettivi, secondo le diverse occasioni e necessità. La riduzione dell'uso dell'auto che l'intermodalità persegue non costituisce un impoverimento dell'individuo, ma anzi ne arricchisce le possibilità di scelta, nel rispetto delle ormai ineludibili necessità di protezione dell'ambiente urbano.

Le scelte di città che hanno

privilegiato l'auto, quali Los Angeles, mostrano a distanza di pochi anni che nemmeno l'aumento delle infrastrutture viarie può consentire il governo di una mobilità basata sull'uso dei mezzi individuali. Il traffico automobilistico non si comporta come un fluido, che prende la forma del recipiente in cui è contenuto, ma come un gas, che occupa tutto lo spazio a sua disposizione: la mobilità è così destinata a «sopprimere se stessa».

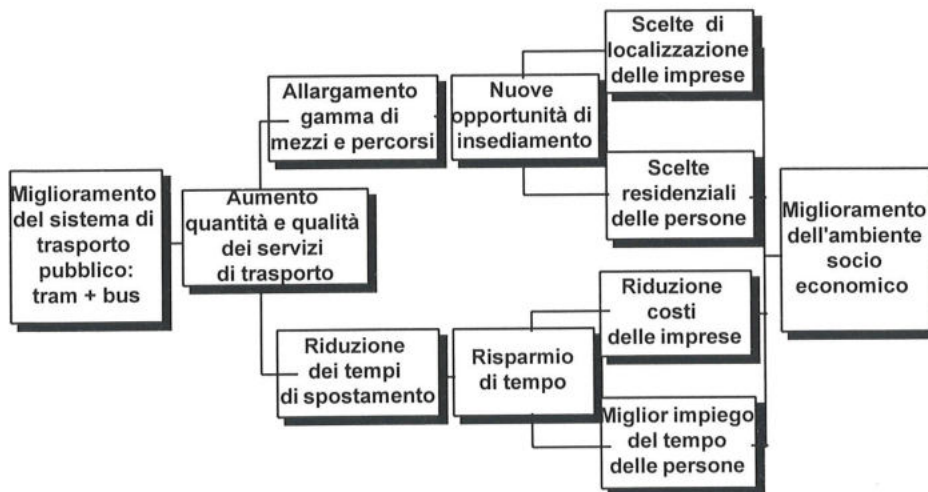
Scelte più orientate al rispetto dell'ambiente e, in definitiva, degli abitanti delle città hanno invece puntato a provvedimenti di carattere viabilistico che limitassero l'accesso dell'auto nei centri urbani, e proteggessero il traffico dei mezzi pubblici su gomma da quello dei mezzi privati. La grande difficoltà di questi provvedimenti consiste nel riuscire a renderli compatibili con modi di vita, strutture urbane e attività residenziali, commerciali e produttive modellati da tempo su una concezione «automobilistica» della città.

Accanto alle scelte di politica viabilistica, tanto determinanti per la soluzione del problema della mobilità urbana quanto di difficile e contrastata attuazione, si rivela oggi condizione imprescindibile per il rilancio del trasporto pubblico l'adozione di innovazioni tecno-



Figura 3. La gestione integrata della mobilità.

Figura 4. Gli effetti del trasporto pubblico.



logiche ed organizzative che ne rivalutino gli elementi di «competitività» nei confronti del mezzo privato.

A questo proposito, il buon gradimento riscontrato dal servizio del «Pollicino» ACAP sta a testimoniare la possibilità di affermazione di un servizio che, per le sue caratteristiche, presenta vantaggi che lo avvicinano al trasporto individuale, pur mantenendo tutti gli aspetti positivi del trasporto pubblico collettivo.

Va comunque rilevato che, guardando allo «specifico» del mezzo di trasporto su gomma, ci troviamo di fronte a una tecnologia che in 50 anni non ha avuto sostanziali mutamenti: si continua cioè a trasportare, attraverso un veicolo azionato da motore a scoppio, 100 persone per volta con l'impiego di un conducente, ad una velocità «commerciale» oggi inferiore ai 15 km/h.

Se guardiamo alle imprese operanti oggi nella provincia di Padova, non esiste un'azienda che sia rimasta sul mercato mantenendo, in termini di produttività, le stesse tecnologie di 50 anni fa, mentre il proprio principale concorrente (l'auto nel caso del trasporto pubblico) conquistava «fette di mercato» sempre più grandi.

Proprio l'elevata «capacità» di trasporto, unitamente al progresso tecnologico nell'uso dei materiali, nelle tecniche costruttive e nel materiale rotabile, hanno riportato negli anni '90 le tranvie a rappresentare una soluzione interessante per le esigenze di mobilità di città di piccola e media dimensione, che non possono permettersi di affrontare i grossi investimenti necessari per le metropolitane tradizionali a percorso parzialmente o totalmente interrato. Il sistema di trasporto pubblico basato sulla tramvia leggera garantisce un servizio comunque migliore rispetto a quello offerto dagli autobus, attraverso passaggi ravvicinati ad alta frequenza e grande capacità di trasporto dei mezzi.

La tramvia leggera si colloca infatti, in un raffronto tra costi di investimento e livello del servizio (figura 2), in uno spazio intermedio tra i sistemi di trasporto pubblico basati sulla gomma, caratterizzati da bassi costi di investimento e bassi livelli di servizio (data la commistione tra flusso di trasporto pubblico e privato), e la metropolitana, che richiede invece alti costi di investimento ma garantisce, data la sede completamente autonoma e sepa-

rata, massima capacità ed efficienza.

Le particolari caratteristiche di efficienza e sicurezza di questo sistema di trasporto sono oggi enfatizzate dall'adozione di sofisticati sistemi di controllo, bigliettazione ed informazione all'utenza, resi disponibili dalla recente e rapida evoluzione delle tecnologie informatiche e telematiche, che trovano nei metrò leggeri ideali condizioni di applicazione.

Senza entrare nel merito tecnico delle scelte tecniche e di tracciato del progetto padovano, redatto da specialisti di grande livello ed esperienza, va riconosciuto che la linea tranviaria può rappresentare l'«occasione forte» per innescare una profonda innovazione nel sistema di trasporto pubblico della nostra città. La realizzazione di un sistema integrato «tram+bus» deve comunque costituire l'aspetto centrale di una logica di progetto più generale che riguarda la gestione complessiva della mobilità (figura 3), attuata attraverso il governo della domanda pubblica e privata (controllo soste, zone a traffico limitato) e la razionalizzazione dell'offerta di mobilità (piano di circolazione, adegua-

mento rete viaria, parcheggi, potenziamento del sistema di trasporto pubblico urbano e revisione della rete).

Gli effetti attesi di questo progetto di gestione della mobilità consistono nella riduzione dell'inquinamento e nella diminuzione della congestione del traffico, che comportano una diminuzione dei costi dei trasferimenti e un aumento della loro sicurezza, e quindi il miglioramento dei risultati economici complessivi del sistema di trasporto urbano.

Va infine posto rilievo alla necessità di prevedere sin d'ora gli effetti in termini urbanistici e di «uso della città» generati dalla realizzazione di questo nuovo progetto di gestione della mobilità, che produrrà effetti concatenati che indurranno nuovi cambiamenti nella città, o ne accelereranno altri già in atto (figura 4).

Una nuova mobilità richiede attenzione e capacità progettuale da dedicare allo studio di possibili nuove collocazioni di servizi ed allo sviluppo di nuove o esistenti attività economiche o insediative, con il coinvolgimento e la collaborazione di organizzazioni imprenditoriali, consigli di quartiere, associazioni. ◇

Il tram e Padova, una convivenza possibile?

Non credo sia il caso di procedere nella polemica: tram sì, oppure no, dove si mescolano alle osservazioni di carattere tecnico, quelle di merito, di opportunità e dispute ideologiche.

Al limite se venissero date (e se del caso) risposte soddisfacenti ai vari quesiti posti dalle osservazioni sinora mosse, non ci sarebbero dubbi sul procedere alla realizzazione della tramvia, il cui progetto sembra debba avere l'approvazione definitiva (?), da parte dell'ente o degli enti preposti, entro breve tempo (v. *Il Gazzettino*, Padova, 29 ottobre 1997).

Si dà però il caso che non possono esservi in campo urbanistico risposte certe a una situazione simile a questa della tramvia, che si pone, nello sviluppo urbano della città di Padova, come un'infrastruttura di servizio ritenuta necessaria per aumentarne l'efficienza; in effetti ogni verifica della sua utilità e del sistema città che ne potrà in seguito risultare (nel bene e nel male) è possibile solo a posteriori.

Nel caso specifico e per continuare a ragionare in termini urbanistici, dovremmo abbandonare anche posizioni di «lesa maestà», in quanto qui non si vogliono discutere a priori le scelte, né porre in discussione occasioni di finanziamento non ripetibili o tecniche di progettazione.

E nemmeno si vogliono discutere i conti economici, o finanziamenti (quanti?), o i costi non solo di impianto, ma di esercizio o di gestione; oppure di previsioni sull'utenza, dei flussi e della temporalità dell'utilizzo della tramvia nella giornata.

Se ciò fosse, la discussione, l'apporto delle idee e le opinioni contrastanti verrebbero a porsi su livelli diversi o nascondere falsi obiettivi; la questione dovrebbe essere posta esaminando in uno e senza entrare nel merito le decisioni del PRG e la proposta infrastrutturale oggetto delle contestazioni e delle difese, anche per essere preparati agli indubbi mutamenti che interverranno nella città e al fine di non dare, a questi, risposte inappropriate o inopportune.

Negli strumenti urbanistici, in questo caso il PRG, la superficie territoriale del comune appare suddivisa in destinazioni d'uso, regolate da specifiche norme, innervate da un sistema di infrastrutture varie a scala di importanza discendente.

Nelle destinazioni d'uso le aree che vi sono contenute possono essere previste edificate o libere a seconda, appunto, della loro destinazione: urbana, produttiva, di servizio, verde o agricola.

Nelle aree, la cui funzione si esplica attraverso una previsione sugli insediamenti, si collocano normalmente degli edifici e questi appaiono, e sono, degli «oggetti» fisici immobili, per loro natura considerati «statici».

Le relazioni che vengono a stabilirsi tra le funzioni che si svolgono all'interno degli edifici, e tra gli edifici stessi, non sono note o prevedibili e per la loro natura sono considerate come frutto delle relazioni dinamiche, tra l'interno di essi e l'esterno, rispetto alle funzioni in essi contenute, e ciò per quanto venga stimato utile o confacente da parte di chi li utilizza dando così vita a una serie di trasformazioni del tessuto urbano che non appartengono, perciò, ad azioni o decisioni di PRG.

Si può anche sostenere che la dinamica della città si manifesta, pur nello schema delle destinazioni d'uso in cui è suddivisa, in maniera indipendente dalle stesse, in quanto le risorse vengono allocate dove si trova opportuno farlo.

L'accessibilità, poi, è uno degli strumenti più importanti per questo «dinamismo» della trasformazione, il suo grado qualifica una città e le funzioni che vi si svolgono, appare allora che se una delle spine di attraversamento di essa da nord a sud è percorsa da un mezzo in sede difesa, che si presume garantisca tempi e modalità di largo uso, questo si pone come un elemento in grado di mutare, al di là della consapevolezza dei suoi promotori, gran parte del tessuto urbano e non è detto o dimostrabile che esso sia quello previsto dal PRG.

Pur nella rigidità del Piano e delle norme che ne sono il contenuto, verrebbe a porsi come necessaria l'opportunità del suo «adattamento» a ciò che viene di seguito manifestandosi, come realtà o come aspettativa, il tutto come effetto indotto di un mezzo completamente diverso dall'auto privata, da un autobus, o dalle piste ciclabili, ai quali si affida, ora, la mobilità.

Ma queste possibili e nuove interrelazioni non sono né previste né discusse e siamo anche limitati dal nostro spirito conservatore che ci impedisce, invece, di trasformare in modo cosciente la realtà ridisegnando una parte della città; come può essere, ad esempio, quella di recente formazione da Cadoneghe a piazza Garibaldi, e nel contempo rafforzarne il cuore medioevale.

I molti riferimenti al «tram di Strasburgo» non chiariscono come questo formi un sistema di servizio, addirittura in sotterraneo a più piani nella piazza della Stazione ferroviaria. La città quindi, in quel caso tende a rimodellarsi anche sul sistema dei trasporti, qui invece le uniche illustrazioni che appaiono sulla stampa, come confronto, sono quelle di una lucente carrozzeria «ambientata» in una strada cittadina.

Il rischio è quello di essere attratti dalla «modernità» di un mezzo e da ciò che esso, in linea teorica, può concedere, senza renderci conto di quanto sia «arcaico» il limite spaziale in cui viene posta.

Non si dovrebbe discutere, a mio giudizio, solo di tram sì o no; non si dimentichi che si tratta, in buona sostanza solo di uno strumento, che deve essere valutato e compreso in un intorno più vasto e in un progetto di mobilità collegato a un disegno di città in armonia con le altre infrastrutture per cui, senza questa globalità e come episodio, esso risulterebbe solo un bizzarro modo per spendere del denaro.

Arch. Pier M. Gaffarini

Tram, ancora dubbi

Accogliendo l'invito del Direttore di *Galileo* a intervenire per dare dei contributi tecnici, senza pregiudizi ideologici, al problema dell'introduzione del tram a Padova, desideriamo evidenziare alcuni argomenti che vanno attentamente studiati e dibattuti.

Come sappiamo, al progetto del tram sono state eccepite, in sede tecnica ministeriale, alcune importanti osservazioni.

Siamo stati facili profeti quando, già nel marzo 1996, su *Galileo* 77, avevamo esposto circa uguali osservazioni: avevamo scritto che il tram è un accettabile mezzo «ma solo quando ha la possibilità di viaggiare su sede propria e non promiscua» con altri mezzi.

Avevamo inoltre fatto presente la necessità di valutare anche:

- la pericolosità dei binari, in sede promiscua, per biciclette, motorini e pedoni;
- varie limitazioni al traffico commerciale e privato;
- i problemi di sagoma limite, soprattutto in curva;
- blocco del traffico in caso di ostacoli, soste, lavori ecc. data la rigidità della linea tranviaria in strade a sezione trasversale così stretta.

Tra l'altro non ci pare ci si sia resi pienamente conto del grave problema derivante dai *trasbordi* che dovranno sostenere gli utenti. Tale problema rischia di vanificare ogni eventuale vantaggio del tram.

Esaminiamo la situazione:

1. dalla Riviera dei Ponti Romani passano oggi ben 12 linee di bus (compresi tre extraurbani AMT);
2. delle 12 linee passanti per la Riviera, praticamente tutte servono varie zone della città, diramandosi per i vari quartieri e anche in zone viciniori.

Cosa succederà con l'introduzione della linea tranviaria e conseguente abolizione dei bus transitanti per le riviere? Succederà che i cittadini, nella stragrande maggioranza, saranno costretti ad effettuare trasbordi dai tram agli autobus, diciamo così periferici e viceversa...

Il pericolo di una minor frequentazione del Centro storico, citato anche dall'arch. Battalardi, diventerà secondo noi una certezza.

Moltissimi utenti costretti a doppie o triple attese per i trasbordi, a volte con pacchi, a volte con cattivo tempo, troveranno un grosso peggioramento rispetto alla situazione attuale. È necessario rispondere anche con esempi pratici. Ad esempio oggi un cittadino che vuole raggiungere il Centro dalla Stanga, o da Chiesanuova, o da Montà ecc. lo fa prendendo un solo bus e viceversa. E domani? Di questi esempi se ne possono fare a iosa.

Non ci pare che lo «Speciale Metrotram» edito dal Comune risponda a questi inconvenienti, mentre evidenzia situazioni inesatte e, a nostro parere, molto idilliache. Il tutto è facilmente dimostrabile.

Ing. Gaetano Failla

CONCRETES CONTAINING $Cl^- = 6\%$ REF. TO CEMENT WEIGHT
(15 TIMES MORE THAN THE LIMIT VALUE OF EUROPEAN SPEC.)

*CALCESTRUZZI A/C = 0,6 CONTENENTI $Cl^- = 6\%$ RIFERITO AL PESO DEL CEMENTO
(15 VOLTE SUPERIORE AL LIMITE MASSIMO DELLA NORMA EUROPEA)*

STEEL BAR Ø 6 mm PROTECTED WITH

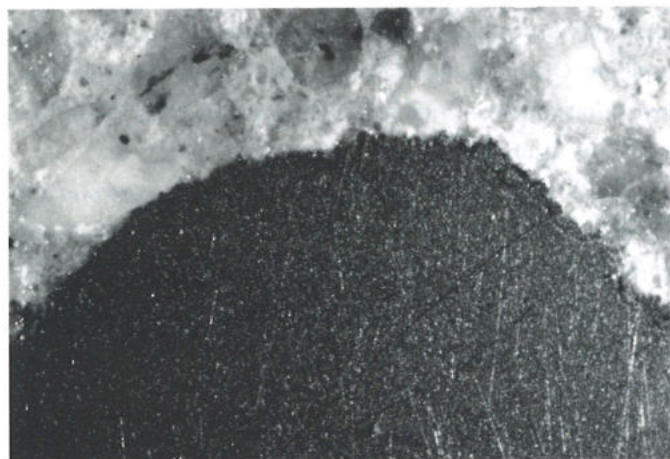
MCI VK3 SYSTEM

AFTER 450 DAYS CURING

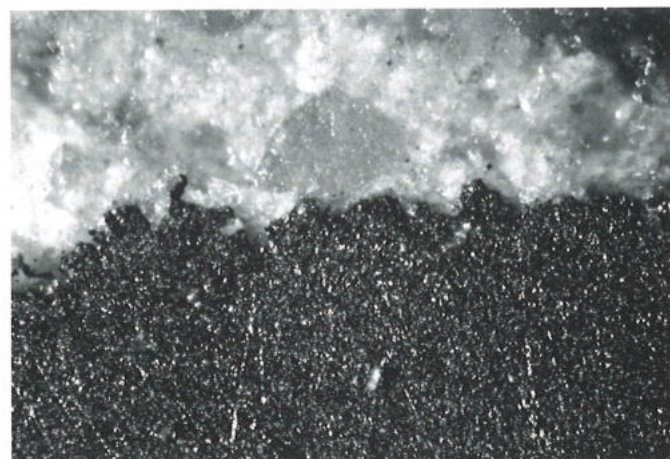
BARRA D'ACCIAIO Ø 6 mm PROTEZIONE CON

SISTEMA MCI VK3

STAGIONATURA 450 GIORNI



37 MAGN. PERFECTLY CONSERVED BAR
37 INGR. *BARRA PERFETTAMENTE CONSERVATA*



140 MAGN. REBAR WITH EVIDENCES OF PERFECTLY
CONSERVED SURFACE ROUGHNESS
140 INGR. *BARRA PROTETTA CON RUGOSITÀ
DELL'ACCIAIO PERFETTAMENTE CONSERVATA*

STEEL BAR Ø 6 mm

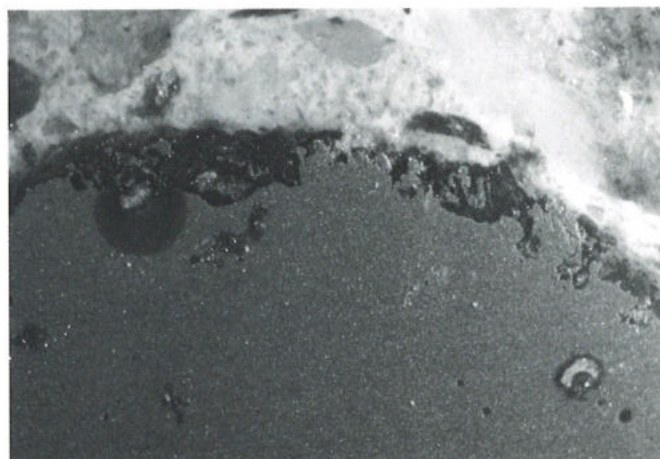
WITHOUT PROTECTION

AFTER 450 DAYS CURING

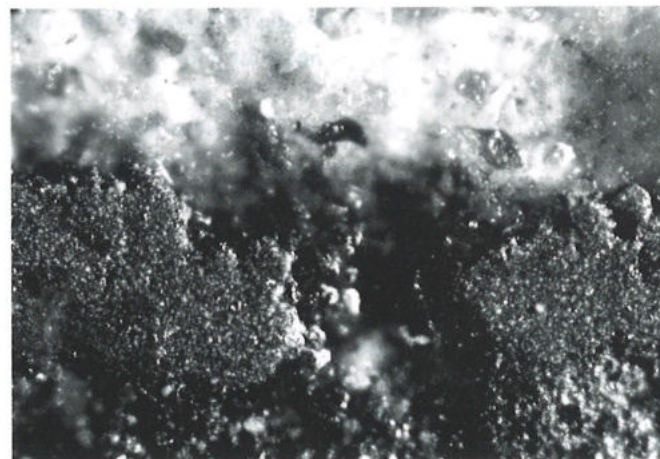
BARRA D'ACCIAIO Ø 6 mm

NESSUNA PROTEZIONE

STAGIONATURA 450 GIORNI



37 MAGN. ADVANCED CORROSION
DIFFUSION THROUGH CONCRETE
POROSITY OF FERROUS HYDROXIDE
37 INGR. *CORROSIONE E DIFFUSIONE DEGLI
OSSIDI IDRATI DI FERRO ATTRAVERSO
LA POROSITÀ DEL CLS*



140 MAGN. HIGH MAGN. OF CORROSION PATH
140 INGR. *PERCORSI DI CORROSIONE
AD ALTI INGRANDIMENTI.*

Pedemontana: vogliamo farla davvero?

Giorgio Masiero

Nelle sue ultime edizioni *Galileo* ha dato un grande risalto all'intesa tra Governo e Regione dell'1 agosto scorso sulle nuove infrastrutture: atto dovuto, sia a ragione dell'importanza di quelle opere per la qualità della vita e l'economia del Nordest, sia perché la valenza tecnico-politica dell'intesa pone finalmente alcune premesse concrete (selezione delle priorità, tracciati, tipologie ecc.) per procedere.

Risultano perciò comprensibili da un lato l'enfasi con la quale l'assessore regionale Gaetano Fontana, cui va il merito principale del lavoro eseguito finora, ha salutato l'intesa e dall'altro l'ottimismo che ha fatto prevedere all'ing. Gianmaria De Stavola, autore del progetto preliminare della più impegnativa delle nuove infrastrutture – l'Autostrada Pedemontana Veneta (APV) –, tre anni per le approvazioni e le procedure di appalto della stessa.

Ma proprio perché *l'eventuale non realizzazione dell'accordo è un lusso che di sicuro non possiamo permetterci* e proprio perché sarà possibile centrare gli obiettivi soltanto *nella chiarezza, nella trasparenza e nella disponibilità* (Fontana), occorre purtroppo rilevare che **gli atti avviati dal Governo dopo quell'intesa non sono, proprio sull'APV, coerenti con la sua realizzazione.**

In questa affermazione, che mi accingo a dimostrare, non c'è nessun intento polemico, né tantomeno l'intenzione di denunciare la malafede di chicchessia, ma solo la voglia di concorrere ad emendare procedure che, forse per fretta o inesperienza, sono del tutto controproducenti rispetto ai fini.

1. La realizzazione dell'APV, così come immaginata dal disegno di legge del Governo, non è fattibile

L'APV è stata dichiarata (protocollo di Venezia dell'1.8.97) «nuova autostrada», ma in quanto tale essa rientra nel di-

vieto alla costruzione di nuove autostrade (l. 492/75).

Per porvi rimedio, il ministro Costa ha presentato il 16.9.97 un disegno di legge (vedi sotto) che prevede la deroga per l'APV.

Si deve presumere che, in quanto riferito alla sola APV, l'approvazione del progetto di

legge troverà ostacoli enormi nel Parlamento.

Perché i 47 deputati dell'VIII Commissione permanente Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera, dove i veneti sono una piccola minoranza, dovrebbero approvare una *leggina* che non dà risposte *generali* al problema di

CAMERA DEI DEPUTATI

Disegno di Legge Presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici (Costa) di concerto con il Ministro del Tesoro e del Bilancio e della Programmazione Economica (Ciampi): Disposizioni per la realizzazione dell'Autostrada pedemontana veneta

Presentato il 16 settembre 1997

Art. 1

1. In deroga alle disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, ed all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, l'ente nazionale per le strade (ANAS)

è autorizzato ad affidare in concessione, senza oneri per lo Stato, per un periodo di trenta anni, la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada pedemontana veneta da Montebello Vicentino (Vicenza) a Spresiano (Treviso).

2. Alla costruzione ed all'esercizio dell'autostrada di cui

alla presente legge provvede il soggetto risultante concessionario a seguito dell'espletamento della procedura di affidamento prevista dalle disposizioni vigenti.

nuova autostrade in Italia, dalla Lombardia al Veneto alla Toscana al Lazio?

In ogni caso, anche se la legge risultasse approvata, essa risulterebbe inapplicabile perché la costruzione dell'APV vi viene prevista con gara europea, in *project financing* «senza oneri per lo Stato»: poiché però, come ha ricordato l'ing. De Stavola (*Galileo 96*), gli studi sui traffici dimostrano che i pedaggi copriranno appena il 50% dei costi d'investimento (complessivi ca. 1500 miliardi più Iva, compresi gli espropri), ogni gara per la selezione del concessionario andrà deserta.

2. Solo la Società Autostrada Brescia-Padova Spa (Serenissima), alla condizione della proroga della concessione sul tratto A4 Brescia-Padova oltre il 2002, ed eventualmente con il concorso di altre società autostradali del nordest, può realizzare – nei puri tempi tecnici – l'APV, o almeno un suo tratto

Il progetto preliminare dell'APV predisposto dalla Regione Veneto prevede (vedi *Galileo 96*):

- i) un tratto di 26,9 km di raccordo tra la A4 (Montebello), di cui è concessionaria Serenissima, e la A31 (Thiene), di cui è ancora concessionaria Serenissima;

- ii) la terza corsia nel tratto di 6,7 km di A31 tra Thiene e Dueville, di cui è concessionaria Serenissima;
- iii) un raccordo di 63,6 km tra Dueville e Spresiano, sulla A27, della quale è concessionaria Autostrade Spa.

La l. 531/82 dispone la deroga al divieto di costruire nuove autostrade nel caso di corsie aggiuntive, connessioni e raccordi richiesti da esigenze di sicurezza o di adeguamento del livello di servizio.

Indubbiamente, i tratti i) e ii), per un totale di 33,6 km rientrano nelle competenze ammissibili per via amministrativa della Serenissima, e potrebbero quindi essere cantierabili una volta che, con la proroga della concessione in scadenza nel 2002, la Società fosse messa in grado di predisporre un piano finanziario che spalmasse su questi due interventi una parte delle risorse liberate dalla gestione del tratto A4.

Già la realizzazione i) + ii) consentirebbe di risolvere il problema della viabilità dell'alto vicentino a forte densità industriale, dove si concentra il transito dei TIR diretti verso la Lombardia e dalla Lombardia verso la circonvallazione nord di Vicenza. È con procedure simili, d'altra parte, che il ministro Costa ha immaginato giustamente la realizzazione del nuovo Passante di Mestre.

Il problema della realizzazione del tratto iii) è più complesso.

A priori ci sono tre possibilità:

- o quale naturale raccordo tra le A4, A31 e A27 il tratto viene fatto rientrare nella deroga disposta dalla l. 531/82.

Questo sarebbe possibile se l'adeguamento fosse politicamente ritenuto necessario per soddisfare le esigenze relative alla sicurezza del traffico e al mantenimento del livello di servizio. In tale contesto l'ANAS potrebbe in sede della revisione in corso delle convenzioni autostradali (e quindi immediatamente) procedere a promuovere un'intesa tra Serenissima e Autostrade Spa per l'inserimento del tratto nei piani finanziari delle due società e per la sua realizzazione, ancora in cambio di adeguate proroghe alle concessioni. È probabile tuttavia che la Corte dei Conti avrebbe da eccepire sull'interpretazione del tratto Dueville-Spresiano come «raccordo», piuttosto che come «nuova autostrada». Restano altre due possibilità:

- o, insieme alle altre nuove autostrade italiane concertate negli accordi Stato-Regione, la Dueville-Spresiano viene compresa in un pacchetto per il quale si varrà una legge *ad hoc* in deroga alla l. 492/75, e in questo caso per essa va pre-

vista una gara internazionale con una partecipazione di contributo statale:

- oppure, il tratto Dueville-Spresiano viene liberalizzato e costruito con fondi regionali attinti da un inasprimento mirato dei pedaggi autostradali sull'intera rete autostradale veneta.

3. Conclusioni

Personalmente, la concessione amministrativa alla Serenissima nei tratti Montebello-Thiene-Dueville accoppiata alla terza opzione sul tratto Dueville-Spresiano mi appare la soluzione più ragionevole e più rapida.

Non possiamo infatti pensare che, solo perché l'Anas non ha fondi, tutte le urgenze stradali debbano diventare autostradali o comunque essere affidate all'iniziativa liberale delle società autostradali; esiste una viabilità che il pubblico non può delegare e che può e deve essere realizzata agendo sulla fiscalità dell'automobile.

Qui s'innesta, però, il problema del federalismo fiscale e in particolare del ruolo che potrebbero giocare le società autostradali locali, insieme alle banche e agli operatori economici, nel *project financing* della nuova fase d'infrastrutturazione del Nordest, che non può essere affrontato in questa sede. ♦

Idrovia: una paternità in via di disconoscimento

Intervista all'avvocato **Marcello Olivi**

A cura di **Rinaldo Pietrogrande**

R.P. Avvocato Olivi, Lei da molti è considerato il padre dell'Idrovia, oltre che la sua memoria storica, può spiegarci come mai a quarant'anni dal suo concepimento un'opera tanto importante rimane ancora incompiuta?

M.O. Una cosa che ho scoperto, nella mia esperienza amministrativa, è che il «*mater semper certa est, pater numquam*», vale anche per le opere pubbliche, e non solo per le persone; e in ogni caso, se mai sono

Tutti allora pensavano all'Idrovia come a qualcosa di imminente; ma, col mio consueto pessimismo, dissi allora che sarei stato contento di vederla completata quando mia figlia fosse divenuta maggiorenne. Oggi so che allora non ero pessimista, ma purtroppo ottimista: mia figlia ha infatti trentaquattro anni e l'Idrovia è ancora lì, ferma.

Ricordo bene che allora le associazioni ambientaliste sostenevano il progetto, considera-

dato il vecchio Consorzio, che tanto aveva già fatto, promettendo di assumersi direttamente il compito di terminare l'opera. Come sia stata mantenuta questa promessa, è sotto gli occhi di tutti: non solo infatti da allora i lavori sono sospesi, ma in molti casi nemmeno sono state effettuate quelle minime manutenzioni ordinarie indispensabili a impedire il degrado dei manufatti esistenti.

Quelle stesse forze regionali che allora bloccarono i finanziamenti già erogati, ad esempio per la chiusa del Brenta a Vigonovo, oggi invece reclamano per il mancato completamento di una via d'acqua che ormai si è ridotta a una serie di pozze stagnanti.

È noto, d'altro canto, che certi Soloni dell'ecologia ritengono ancora quest'opera dannosa per l'equilibrio ambientale.

Inquinante, l'Idrovia? Diciamo piuttosto che è stata inquinata: inquinata dalle correnti politiche che l'hanno frenata continuamente sinché non sono riuscite a fermarla del tutto.

Le obiezioni degli ecologisti anni fa riguardavano solo il paventato abbassamento che l'Idrovia avrebbe indotto nella falda freatica della zona di Saonara; ma un tale abbassamento, se mai c'è stato, è già avvenuto in gran parte, quegli scavi sono già fatti, e nessuno pare essersene accorto. E questi signori non parlano, invece,

dei benefici ecologici dell'Idrovia, nello scolmare le piene del Brenta e nell'alleggerire l'inquinamento indotto dal traffico pesante: una sola bettolina da 1.300 tonnellate porta il carico di due-tre treni merci, o di un centinaio di autotreni, e consuma infinitamente meno energia. Per non dire degli incidenti stradali: quante vite umane sinora è costato il mancato completamento dell'Idrovia?

Diciamoci la verità, una buona volta. La vera obiezione di fondo non è ecologica, ma ideologica, e me la sono sentita ripetere ottusamente tante volte in quegli anni: l'Idrovia «non s'aveva da fare» perché era «un'opera di regime».

Ma qualche cosa, purtuttavia, è stato fatto: oltre metà dei lavori. Come ci siete riusciti?

Devo ammetterlo, sono ancora fiero di quanto abbiamo fatto, con poche risorse e operando in parsimonia. Quel Consorzio ucciso dalla Regione era in tre anni riuscito a compiere lavori per molti miliardi, e aveva solo cinque dipendenti, direttore compreso. Ma forse, se avessimo pensato ad «ampliare» a dismisura il suo organico, o se avessimo allentato la sorveglianza su certi appalti, forse magari adesso quel Consorzio sarebbe ancor vivo. Perché non è vero che i fondi mancasero. I soldi c'erano, eccome. Si sono fatti lavori per trenta

Per i padovani in grado di ricordare – purtroppo per loro – gli inizi di quest'opera dai tempi ormai biblici, concepita negli anni '50, iniziata nel 1963, sospesa nel 1985 dalla Regione e tuttora incompiuta, il «padre» dell'Idrovia è l'avvocato Marcello Olivi, che con energia ne presiedette il Consorzio negli anni dei grandi lavori. Dopo il numero speciale sull'Idrovia e il convegno di presentazione all'Interporto, «Galileo» non poteva dunque mancare di far sentire anche la sua voce.

stato il padre dell'Idrovia, certo oggi è in corso un'azione di disconoscimento, perché molto tempo è trascorso da quando ho dovuto abbandonare il campo di battaglia.

Quando, nel febbraio 1963, dopo infinite battaglie (padovane, romane, e anche ... veneziane) riuscii finalmente a portare a casa la legge per l'Idrovia, ebbi insieme anche la gioia della nascita di una figlia.

to «ecologico» perché evitava di manomettere il corso del Brenta. In questi anni qualcuno ha avuto tutto il tempo di cambiare opinione, mentre altri hanno imputato il mancato completamento dell'Idrovia all'assenza di tempestività nei finanziamenti. Questo non è affatto vero: i soldi per proseguirla al momento della sospensione c'erano ancora. Ma nel 1985 la Regione ha liqui-



Il progettista e direttore lavori, ing. Gusso, descrive lo stato di avanzamento dell'Idrovia Padova-Venezia alla Commissione dei LL.PP. della Camera composta dall'on. Dino Moro, l'on. Marcello Olivi e il dott. Scarpafalce. (Da *Patavium*, Rivista di attualità Padovana e Veneta, 1973, n. 1).

miliardi di allora (che oggi, nonostante il degrado, sono stimati per oltre cento miliardi); sono stati acquisiti i terreni e poi... poi sul resto vorrei tacere. «*Infandum, regina, iubes renovare dolorem*».

Perché la paralisi del Consorzio non fu casuale, non è dovuta alla solita incuria e inefficienza degli organi pubblici, ma è stata una paralisi voluta, voluta contro ogni logica economica e contro gli interessi delle popolazioni locali. E del resto tutte le «incompiute», si sa, sono sempre un monumento all'umana follia.

E tuttavia lo studio commissionato dalla Regione al prof. Muraro, nel 1994, sostiene che oggi l'Idrovia sarebbe antieconomica, perché il suo uso richiederebbe un trasbordo nei porti lagunari.

Il trasbordo delle merci non è economico, certo. Ma chi lo dice che sarebbe necessario? Solo perché in Italia il cabotaggio è depresso, e ci son poche navi da 1.300 tonnellate? Il cabotaggio va male proprio perché non può raggiungere i centri intermodali del Nord Italia, e, guarda caso, con l'I-

drovia lo potrebbe fare. E poi, chi lo dice che si dovrebbero usare navi italiane, almeno all'inizio?

Nei canali del Nord Europa ce ne sono a migliaia di quelle navi, in grado di far cabotaggio per tutto il Mediterraneo e il Mar Nero. E alcune costano davvero poco; ci sono ad esempio le navi olandesi ritirate dall'Indocina, e le navi russe del Baltico di classe «B» che oggi sono sottoutilizzate.

Certi studi, tanto autorevoli quanto carenti di informazione, non si possono accettare a scatola chiusa, e farne addirittura la base per una proposta di legge.

Eccoci dunque ad oggi, alla proposta Rossi-Armano di una legge regionale per la dismissione dell'Idrovia e la cessione gratuita dei terreni e dei suoi manufatti ai Comuni attraversati per uso ricreativo, sportivo e del tempo libero.

È vero, adesso c'è questa proposta di frantumare l'Idrovia in tante «tinozze», stagni da pesca e quant'altro. È una proposta che sa di paradosso, sa di provocazione deliberata; ma anche se così fosse, però, io

dico che non è lecito, per amore di paradosso, distorcere i dati di fatto.

Distruggere in un attimo quanto è stato costruito con tanta oculatezza e tanto sacrificio personale (gli amministratori del Consorzio prestavano la propria opera gratuitamente) sembra davvero un'enormità. Ma preferisco parlare nella mia veste di giurista, perché la proposta proprio non si regge in piedi, dal punto di vista giuridico.

Essa in sostanza vorrebbe disporre d'autorità l'attribuzione di beni ai Comuni interessati, sancendo inoltre a loro carico un vincolo di destinazione, anche attraverso il mutamento unilaterale, e coatto, delle destinazioni indicate negli strumenti urbanistici locali.

Si tratta, come si vede, di un aggregato informe di «mostuosità giuridiche», che da un lato viola un'autonomia degli Enti locali che è sancita dalla Corte Costituzionale in varie sentenze anche nei confronti dello Stato, e non solo della Regione, e dall'altro pretende di confiscare senza indennizzo il diritto dei proprietari alla retrocessione delle a-

ree, che erano state espropriate solo in funzione dell'Idrovia; aree che, d'altra parte, per l'articolo 12 della convenzione, oggi fan parte del Demanio dello Stato.

La Regione, in altre parole, dovrebbe donare ai Comuni beni che non sono suoi.

Da avvocato dovrei apprezzare leggi siffatte, che a tutti i Colleghi procurano un bel po' di lavoro; ma da cittadino non posso che indignarmi quando vedo sperperare tante fatiche e tante risorse preziose sull'altare del pregiudizio ideologico.

Un grande giurista, Arturo Carlo Jemolo, soleva dire che sono tre i modi di sperpero del pubblico denaro: lo si può fare per disonestà, o per negligenza, o infine per stoltezza.

Sul primo modo, doloso, dopo Tangentopoli non c'è più molto da dire; il secondo è colposo, e consiste nel trascurare le scelte di fondo e la gestione dell'opera («*culpa in eligendo*», «*culpa in vigilando*»).

Ma la stoltezza, quella consiste principalmente nel non terminare le opere già iniziate, e magari, come nel nostro caso, già realizzate per oltre il 50%. ♦

Progetto Cave - Parco dei Colli Euganei

Le valutazioni nelle scelte di Piano

Luisa Artuso

Il progetto è stato redatto, con il coordinamento dell'arch. Camillo Pluti, da un gruppo di progettazione composto dall'ing. Piergiorgio Rizzato e dalla dott. Luisa Artuso.

Nel corso del mese di luglio del corrente anno il Consiglio del Parco ha adottato il Progetto tematico attuativo del Piano ambientale relativo al problema delle cave. Dopo una prima riunione del 24 luglio, nel corso della quale il Progetto Cave è stato illustrato dai progettisti, nella seduta del 30 luglio, con deliberazione consiliare n. 26, l'Assemblea ha formalmente adottato il piano. La forte maggioranza (33 favorevoli, 4 astenuti, nessun contrario sui 37 presenti) che si è raccolta sul Progetto Cave – forse il problema più delicato e complesso che il Consiglio abbia dovuto affrontare dopo l'adozione del Piano Ambientale – ha dimo-

Motivazioni, obiettivi e strategie del progetto

Il comprensorio dei Colli Euganei si colloca al centro dell'area forte metropolitana veneta. La sua complessità ecopaesistica e la sua struttura ambientale ne hanno determinato il ruolo fondamentale nella nascita dei primi insediamenti paleoveneti e da sempre ha messo a disposizione risorse naturali rare quali le acque termali e la pietra trachite. Tali caratteristiche, che determinano anche un eccezionale assetto paesistico, hanno fatto sì che la Regione scegliesse l'area dei Colli per farne uno dei primi parchi regionali (legge regionale istitutiva: n. 38, 10 ottobre 1989).

Una delle attività più diffuse nel territorio, iniziata in tempi storici, è l'estrazione della trachite e di altri materiali lapidei (calcare e marna) che, condotta per secoli con metodi artigianali, e quindi sostenibile per l'ecosistema, ha subito un'accelerazione insopportabile dopo l'alluvione del Polesine del 1951.

Da allora, l'aggressione ai Colli è stata indiscriminata e incontrollata e ha determinato una serie di provvedimenti legislativi e di strumenti urbanistici di salvaguardia e controllo della risorsa, l'ultimo dei

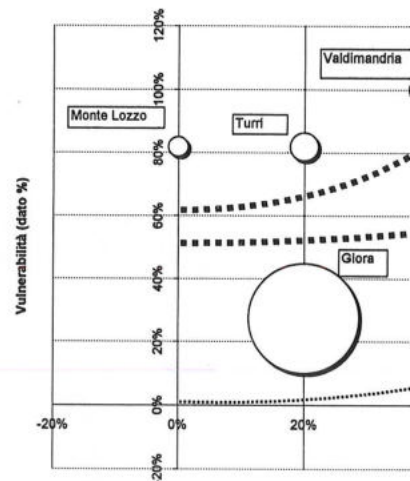
quali, il Progetto Cave, discende dalla formazione del Parco Regionale e del suo piano ambientale.

Nell'ambito territoriale dei Colli Euganei l'attività di cava è subordinata a due distinte autorizzazioni, l'una complementare all'altra. La prima, a carattere eminentemente paesaggistico, è determinata dalla L. 29 novembre 1971, n. 1097; la seconda, a carattere minerario, è determinata dalla legge regionale del 7 settembre 1982, n. 44 «Norme per la disciplina dell'attività di cava» dove all'art. 16 si fa salvo il nullaosta (autorizzazione) previsto dalla legge 1097/1971.

Allo scopo di classificare le cave dal punto di vista amministrativo, si è fatto riferimento alla casistica contenuta nella citata legge regionale 44/82 che distingue tra: cave in atto, abbandonate o dismesse.

Le cave in atto sono provviste di autorizzazione rilasciata dalla Giunta Regionale, non dichiarata estinta a norma dell'art. 25 della legge regionale 44/82, e possono avere i termini per la conclusione dei lavori di coltivazione (estrazione e sistemazione) scaduti o non scaduti.

Le cave abbandonate sono quelle in cui l'attività di coltivazione è venuta meno prima dell'entrata in vigore dell'a-



brogata legge regionale del 17 aprile 1975, n. 36.

Le cave dismesse sono quelle in cui l'attività è venuta meno dopo l'entrata in vigore della legge regionale del 17 aprile 1975 n. 36.

Il Progetto Cave, che ha complessivamente selezionato 80 siti estrattivi di cui 11 cave in atto di trachite, 4 di marna e calcare e 75 cave abbandonate o dismesse, stabilisce i criteri di metodo e di merito per la definizione dei tempi e delle modalità di chiusura e dei progetti di recupero ambientale di ogni area di cava. A questo scopo sono state svolte delle indagini per ogni singolo sito di cava.

Le informazioni raccolte, ordinate e classificate, vengono a formare delle schede di indagine, allegate al progetto, quali indispensabile supporto per la scelta degli indirizzi.

In relazione alle attività estrattive attive il Progetto Cave deve stabilire «le modalità e i tempi per la chiusura delle ca-

strato la concretezza degli Amministratori di fronte agli argomenti strategici posti dalla delicata situazione dell'ecosistema dei Colli. Il Progetto Cave ha ora concluso l'iter delle osservazioni: a seguito della pubblicazione presso i Comuni, sono stati presentati ventisei documenti di critica e contributo alla definizione dei contenuti del progetto, attualmente al vaglio dell'Ente Parco. Una volta esaminate e controdedotte le osservazioni, il progetto raggiungerà a Venezia il Piano Ambientale per l'esame regionale, con l'auspicio che sia velocemente approvato in modo da dotare l'Ente di un ulteriore fondamentale strumento di governo del territorio del Parco.

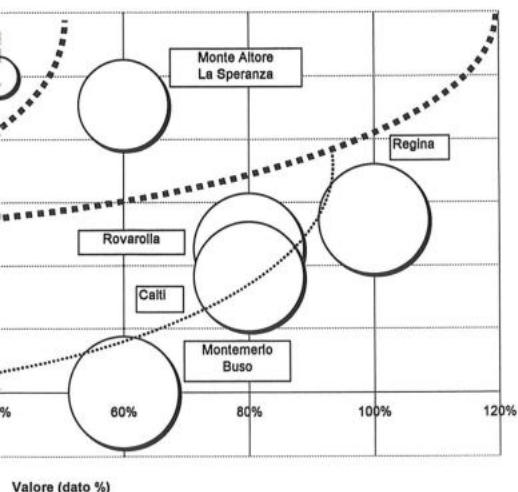


Figura 1. Valore-vulnerabilità dei siti estrattivi di trachite.

L'immagine indica in ascissa il valore attribuito a ciascun sito e in ordinata la rispettiva vulnerabilità. Ciascuna cava è individuata con un cerchio proporzionato alla durata stabilita dal Progetto Cave per la rispettiva attività estrattiva. Le linee tratteggiate individuano diversi gruppi di cave per le quali il Progetto Cave formula previsioni di chiusura via via più restrittive, passando dalle situazioni poste in basso a destra (Regina, Montemerlo) a quelle in alto a sinistra (Valdimandria, Turri, Monte Lozzo).

ve di marna e calcare per cemento, nonché, per le cave di trachite la quantità massima dei materiali estraibili e i tempi di chiusura delle attività considerate incompatibili con le finalità del parco» (LR 38/89 art. 3 punto g).

Mentre per le cave di marna e calcare non viene avanzato dubbio sulla necessità della loro chiusura, per le cave di trachite il Progetto Cave, come suggerisce la stessa dizione del

testo di legge, vede la possibilità di considerare non incompatibile l'attività estrattiva della trachite in pietra da taglio, materiale pregiato, se ricondotta all'interno di una «nuova» concezione dell'uso della risorsa.

La metodologia di valutazione del piano

Il Progetto Cave cerca di mediare tra una disuguale distri-

buzione dello sviluppo e l'impatto che le attività estrattive hanno sull'ambiente e, in particolare, sulla qualità paesistica in quanto bene pubblico.

La definizione del quadro ambientale complessivo sul quale interviene il Progetto vede quindi la contestuale descrizione dello stato attuale dell'ambiente naturale e del quadro socioeconomico. La possibile divergenza tra costi e benefici privati e sociali su un diverso numero di soggetti è infatti uno dei motivi di fondo della programmazione pubblica delle attività del settore estrattivo volta a fissare i criteri e le modalità di utilizzazione dei giacimenti. Il Progetto, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile da un punto di vista economico, sociale e ambientale, mira quindi a promuovere la crescita economica che preveda un utilizzo razionale e più efficiente della «risorsa trachite» e stabilisce la prosecuzione controllata delle atti-

vità estrattive, entro una «soglia di sostenibilità» che consenta lo sviluppo economico senza interferire in forma grave con le esigenze primarie di protezione, tutela, salvaguardia e fruizione del Parco.

Per giungere alla definizione dei «confini» entro i quali lo svolgimento delle attività estrattive è sostenibile, oggetto di analisi nel processo di piano è l'impatto dell'attività estrattiva di trachite sul territorio e i conseguenti esiti conflittuali, evidenziabili attraverso una lettura attenta dei rapporti tra assetto territoriale, paesistico, ambientale e sistema insediativo e produttivo. Viene quindi valutata l'importanza relativa di un fattore ambientale rispetto a un altro e si confrontano i vantaggi socioeconomici e i possibili danni di tipo ambientale.

Le azioni di piano per ciascun sito estrattivo sono determinate sulla base di un processo valutativo che si struttura nelle seguenti fasi: 1. Definizione del problema (raccolta delle informazioni); 2. Identificazione delle alternative; 3. Definizione dei criteri; 4. Analisi delle alternative; 5. Valutazioni; 6. Analisi delle valutazioni.

L'attività di valutazione consente di affrontare i problemi complessi che pone lo sviluppo sostenibile e di fornire un valido supporto ai processi decisionali alla ricerca di soluzioni progettuali capaci di comporre i molteplici e conflittuali obiettivi economici, ecologici, sociali e culturali.

Data la complessità del sistema dei Colli Euganei e l'eterogeneità delle informazioni raccolte, il metodo analitico adottato si basa sull'analisi «Valore-Vulnerabilità»: si tratta di u-

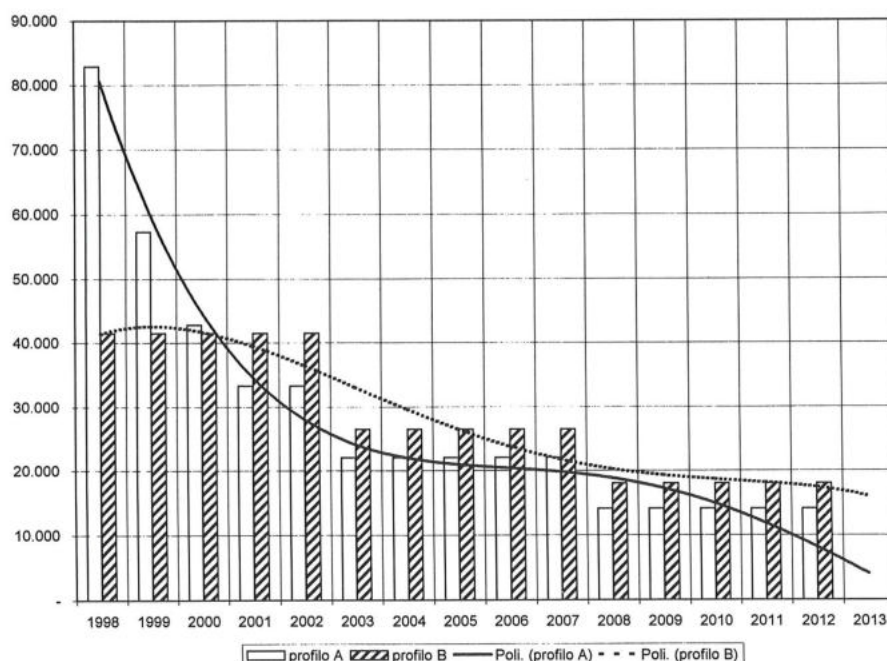


Figura 2. Possibili profili di escavazione per la trachite. Le due curve descrivono due possibili modalità di sfruttamento temporale della trachite: utilizzando direttamente in modo intensivo le attuali autorizzazioni (profilo A) oppure graduando nel tempo i volumi estraibili autorizzati dal Progetto Cave (B). La seconda curva consente un'evoluzione non traumatica degli attuali assetti produttivi e commerciali.

Sintesi dei valori assegnati ad ogni singola cava attiva di trachite relativamente agli indicatori di valore e vulnerabilità, per le quali devono essere stabiliti i tempi di chiusura e le quantità estraibili.

Tabella 1. Valore.

Sito estrattivo	Zoning PA	Qualità materiale	Metastabilità ecosistemica	Beni ambientali	Paesaggio percepito	Rilevanza sociale
Monte Lozzo	2	2	1	2	1	1
Giora	1	2	2	1	2	2
Rovarolla	2	2	2	2	2	2
Regina	2	3	2	1	2	3
Calti	2	3	2	1	2	2
Monte Altore	2	3	1	1	2	2
La Speranza	2	3	1	1	2	2
Buso	1	3	2	2	1	2
Montemerlo	1	3	2	2	1	2
Valdimandria	2	2	2	1	2	2
Turri	2	2	2	1	2	1

Tabella 2. Vulnerabilità.

Sito estrattivo	Geo-idro-dissesti	Sistema ambientale	Incidenza visiva	Interferenza insediamenti	Accessibilità	Impatto sociale
Monte Lozzo	2	3	3	1	3	1
Giora	2	1	2	1	2	2
Rovarolla	1	2	2	2	1	2
Regina	1	2	2	2	1	3
Calti	2	2	1	2	1	2
Monte Altore	1	3	3	2	2	2
La Speranza	1	3	3	2	2	2
Buso	2	1	1	1	1	2
Montemerlo	2	1	1	1	1	2
Valdimandria	2	2	3	3	2	2
Turri	2	2	3	3	1	1

no strumento tecnico-analitico di approccio multidimensionale che garantisce la trasparenza delle scelte e la comunicazione di quanto incorporato nel Progetto con una chiara visibilità dei risultati.

Le informazioni raccolte a livello territoriale sono state classificate in una serie di indicatori di settore, applicati alla lettura delle caratteristiche di ciascun sito estrattivo, raggruppati nelle due classi «valore» e «vulnerabilità» che descrivono l'importanza assunta dal sito estrattivo (oggetto di valutazione) rispetto ai caratteri ambientali e territoriali complessivi (il valore) e la tendenza di tale oggetto a subire alterazioni specifiche di carattere permanente o comunque prolungato nel tempo (la vulnerabilità). Gli indicatori selezionati sono:

Indicatori del valore: zonizzazione del piano ambientale;

qualità dei materiali; metastabilità ecosistemica; relazione con i beni ambientali (naturali e antropici); qualità del paesaggio percepito; rilevanza sociale dell'attività.

Indicatori della vulnerabilità: fragilità del sistema idrogeologico; fragilità del sistema ambientale; incidenza visiva; interferenze con il sistema insediativo; difficoltà di accessibilità al sito; impatto sociale della cessata attività.

I criteri di valutazione sopra riportati non sono facilmente esprimibili su una scala cardinale: le informazioni relative ai numerosi effetti conseguenti alle attività estrattive, distribuiti sul territorio, sono spesso di difficile quantificazione (ad es. la percezione del paesaggio, il benessere degli individui) e difficilmente possono essere descritte e affrontate mediante gli strumenti economico-monetari tradizionali.

Sulla base della documentazione acquisita sono state costruite due tabelle in cui gli impatti sono espressi su scala ordinale e classificati sulla base di una scala numerica basata su tre gradazioni (alto=3; medio=2; basso=1) per ciascun indicatore di valore e vulnerabilità.

A ciascun indicatore è stato quindi successivamente attribuito un ordine di importanza espresso da un peso; il punteggio finale per ciascun parametro di valore-vulnerabilità è risultato pertanto dalla media ponderata delle valutazioni espresse per ciascun sito¹.

I risultati dell'elaborazione ponderale dei parametri di settore hanno portato alla classificazione dei siti in base al grado di valore e vulnerabilità da cui derivano le conclusioni progettuali.

Le conclusioni progettuali

Il Progetto Cave definisce i tempi di chiusura delle cave di trachite attive – in quanto non è possibile definire compatibilmente l'uso di una risorsa rara e non infinita organizzata su tempi indeterminati – e la quantità del materiale (espressa in mc) ancora estraibile dal comprensorio (il criterio volumetrico è un parametro che coinvolge riferimenti derivanti direttamente dai criteri della valutazione paesistica).

Per quanto riguarda la definizione dei tempi, il Progetto Cave definisce scadenze di 5 anni, derivanti sostanzialmente dalla prassi consolidata della gestione della L.1097/71 e dalla validità del periodo visto nell'ottica della realizzazione di valide forme di restituzione ambientale del sito di cava. Si sono pertanto identificati i siti che dovranno completare e chiudere l'attività in uno, due o tre cicli, a seconda delle condizioni dello stato di fatto e di tutti i parametri considerati ed esplicitati nelle valutazioni di piano e nelle schede di cava. Il tetto massimo ammissibile di materiale estraibile entro i prossimi 15 anni è definito in 500 mila mc. Le quantità così stabilite, per ogni sito, consentono di definire sostenibili, con l'ecosistema parco, le attività di cava purché realizzate secondo gli indirizzi di Progetto per l'estrazione e per la restituzione dei fronti di scavo e dei piazzali e per la destinazione funzionale che verrà loro assegnata a attività conclusa. ◇

1. Per maggiori delucidazioni sul metodo «valore-vulnerabilità» si veda V. Romani, *Il paesaggio: teoria e pianificazione*, F. Angeli, Milano 1986.



Comune di Padova

Collegio
dei Costruttori
di Padova

Galileo
Rivista di informazione, attualità
e cultura degli Ingegneri di Padova

LA «RESIDENZA DEL SOLE»

Ponte San Nicolò, Padova

	m ²
• superficie del Pdl	32140
• verde pubblico	13100
• strade, marciapiedi e percorsi pedonali	5490
• parcheggi pubblici	2375
• volume urbanistico	49500

L'intervento, realizzato ad est della città di Padova, nel quartiere Terranegra, si compone di cinque lotti edilizi: A, B, C, D, E con sei edifici realizzati lungo via Boccaccio e di via Testa, con nella parte retrostante, protetta dalla viabilità motorizzata, un'area a verde attrezzato.

Si tratta del primo esempio in Padova di edilizia convenzionata su area privata con il 40% (fabbricati D-E) del volume urbanistico.

Il «cuore» dell'insediamento è identificabile con il fabbricato **B** che ha la forma di una «C» aperta sul lato ovest. L'elemento edilizio raccoglie al centro la piazza principale, mentre l'apertura sul lato ovest offre un «continuum» tra la piazza principale e la piazza giardino posta sul retro del corpo **B** e prospiciente al corpo **C**. Il traffico veicolare ha accesso all'insediamento solo tramite rampe di collegamento con i piani interrati dove si trovano le autorimesse. Il collegamento interno pedonale è assicurato attraverso viali che sfociano su slarghi attrezzati a piazze o a giardini privati ad uso pubblico, creando un insieme che si afferma non nell'accezione di luogo di transito ma di incontro e di socializzazione.



DAL PROGETTO AL CANTIERE

EDILIZIA PRIVATA

BOCCACCIO Srl

EDILIZIA CONVENZIONATA

Committente **Fabbricato D**

COOPERATIVA SACRO CUORE Srl

Committente **Fabbricato E**

COOPERATIVA FORCELLINI Srl

Impresa esecutiva

CO.GE.PA Srl

Progettazione architettonica e strutturale

Arch. F. Barina, arch. M. Maran

Direzione Lavori

Fabrizio Barina, architetto

Simone Petrini, ingegnere

Giacomo Giacomini, geometra

Coordinatori di cantiere

Geom. Giacomo Giacomini

Ing. Simone Petrini

Edificio A

È l'elemento posto a nord che dà inizio alla «quinta edilizia» su via Boccaccio. È costituito da un fabbricato a forma di «L», le cui ali si elevano per quattro e cinque livelli su sostegni a «pilotis»; in tal modo il piano terra risulta libero e garantisce una trasparenza sull'area a verde attrezzato retrostante. Il prospetto apre con un «pieno» di mattoni a faccia-vista per continuare poi con la facciata interrotta da aggetti e rientranze, sulla quale in mezz'aria si inserisce un elemento curvo. I prospetti interni si affacciano su una piazzetta lastricata; gli stessi hanno come elemento centrale un curvo in «curtain wall» che raccoglie i vani scala. Il contenitore, con sola destinazione residenziale, raccoglie 27 appartamenti di varie tipologie e dimensioni. Ai primi livelli sono stati inseriti gli alloggi di dimensioni piccolo-medie, mentre ai piani superiori sono stati previsti alloggi di pezzatura maggiore. Al piano interrato sono stati realizzati 34 garage e 27 cantinole.



Edificio B

È l'elemento edilizio centrale della «quinta edilizia» su via Boccaccio. Costituito da quattro elementi connessi a due a due al piano terra da ampi porticati che formano due piazze coperte simmetriche.

La contrapposizione dei fabbricati forma il perimetro della piazza centrale. I blocchi si elevano per tre e quattro livelli su sostegni a «pilotis». Il contenitore, con sola destinazione residenziale, raccoglie 36 appartamenti di varie tipologie e dimensioni.

Ai primi livelli sono stati inseriti gli alloggi di dimensioni piccolo-medie, mentre ai piani superiori sono stati previsti alloggi di metratura maggiore. Al piano interrato sono stati realizzati 58 garage e 6 magazzini; al piano terra 8 spazi commerciali e la cabina Enel.



Edificio C

È l'elemento edilizio posto a nord, con funzione di «quinta separatrice» tra l'area a verde di quartiere e il centro residenziale. È costituito da un fabbricato in linea formato da tre blocchi accostati con sfalsamento planimetrico e altimetrico tra i blocchi esterni e l'elemento centrale; i blocchi laterali si elevano infatti per cinque livelli mentre il centrale per quattro livelli. Tutti gli elementi edilizi montano su sostegni a «pilotis»; in tal modo il piano terra risulta libero e garantisce una trasparenza sull'area a verde attrezzato retrostante. Il prospetto è caratterizzato da «bow window» su pareti in mattoni faccia a vista, con la facciata interrotta da aggetti e rientranze, sulla quale, in mezz'aria, si inserisce un elemento curvo. I prospetti interni si affacciano su una piazzetta lastricata; gli stessi hanno come elemento centrale un curvo in «curtain-wall» che raccoglie i vani scala. Il contenitore a piano terra raccoglie quattro unità commerciali mentre i restanti livelli, con destinazione residenziale, raccolgono 38 appartamenti di varie tipologie e dimensioni. Ai primi livelli sono stati inseriti gli alloggi di dimensioni piccolo-medie, mentre ai piani superiori sono stati previsti alloggi di dimensioni maggiori. Al piano interrato sono stati realizzati 39 garage e 30 cantinole.



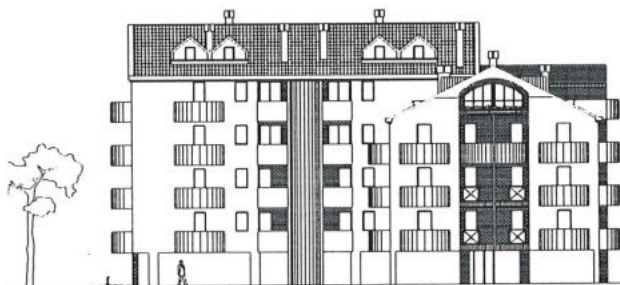
Edificio D

È l'elemento edilizio posto a sud, che dà chiusura alla «quinta edilizia» su via Boccaccio.

È costituito da un fabbricato a forma di «L» le cui ali si elevano per quattro e cinque livelli su sostegni a «pilotis»; in tal modo il piano terra risulta libero e garantisce una trasparenza sulle aree retrostanti.

Il prospetto, sul fronte di via Boccaccio, apre con la facciata interrotta da aggetti e rientranze, sulla quale in mezz'aria si inserisce un elemento curvo, per continuare poi con un «pieno» in mattoni a faccia vista. I prospetti interni si affacciano su una piazzetta lastricata, con al centro una grande aiuola circondata da panchine. Gli stessi hanno come elemento centrale un curvo in «cortain-wall» che raccoglie i vani scala.

Su via Testa il prospetto si affaccia con la testa dell'ala a cinque piani, parallela a via Boccaccio, nella cui mezz'aria è posizionato l'inserito di parete con finitura a mattoni faccia-a-vista. La facciata prosegue con l'ala a quattro piani, parallela a via Testa, con parete interrotta da aggetti e rientranze sulla quale si inserisce un elemento curvo.



Il contenitore, con sola destinazione residenziale, raccoglie 27 appartamenti di varie tipologie e dimensioni. Ai primi livelli sono stati inseriti gli alloggi di dimensioni piccolo-medie, mentre ai piani sono stati previsti alloggi di pezzatura maggiore. Al piano interrato sono stati realizzati 34 garage e 38 cantinole. È stato realizzato inoltre un alloggio per portatori di handicap.

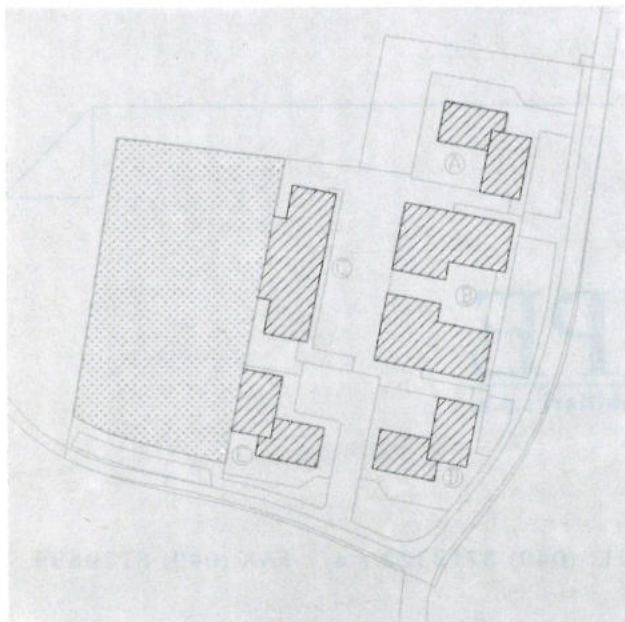
Edificio E

È l'elemento edilizio posto a sud-ovest. È costituito da un fabbricato a forma di L le cui ali si elevano per quattro e cinque livelli su sostegni a «pilotis»; in tal modo il piano terra risulta libero e garantisce una trasparenza sulle aree retrostanti.

Il prospetto, con lettura sud, sul fronte di via Testa, apre con la facciata interrotta da aggetti e rientranze, sulla quale in mezz'aria si inserisce un elemento curvo nell'ala a quattro piani; per chiudersi con la testa dell'ala a cinque livelli, nella cui mezz'aria è posizionato l'inserito di parete con finitura a mattoni faccia a vista. I prospetti interni si affacciano verso il parcheggio pubblico e hanno come elemento centrale un curvo in «cortain-wall» che raccoglie i vani scale, mentre il prospetto ovest si affaccia sul verde attrezzato.



Il contenitore, con sola destinazione residenziale, raccoglie 27 appartamenti di varie tipologie e dimensioni. Ai primi livelli sono stati inseriti gli alloggi di dimensioni piccolo-medie, mentre ai piani superiori sono stati previsti alloggi di pezzatura maggiore. Al piano interrato sono stati realizzati 30 garage con 38 posti auto e 23 cantinole. È stato inoltre realizzato un alloggio per portatori di handicap.



DATI METRICI E VOLUMETRICI

Lotto	A	B	C	D	E
Superficie m ²	2520	3448	1585	2236	1594
Volume m ³	8072	13150	12134	8072	8072



CO.GE.PA. SRL
COSTRUZIONI GENERALI PADOVA

VIA SORIO 116 35141 PADOVA TEL. (049) 8721503 FAX (049) 8719593



C.P.M.
cooperativa
padovana
muratori - s.c.r.l.

VIA GIOVANNI XXIII 18 35020 PONTE S. NICOLò Padova TEL. (049) 8961444 FAX (049) 8961444

FINPE
Iniziative Immobiliari s.p.a.

VIA SAVONAROLA 66 35137 PADOVA TEL. (049) 8713322 r.a. FAX (049) 8720899

Padova di notte meglio illuminata grazie all'AMAG



L'AMAG, Azienda Speciale del Comune di Padova, dovrà governare il funzionamento di una rete di illuminazione stradale e pubblica che si basa su 24.800 punti luce, siano essi lampade o faretto, spesso di diversissima tipologia, alcuni di impianto recente, altri (e sono la maggioranza) piuttosto vecchi. Ad alimentarli ci pensano alcune centinaia di chilometri di cavi più o meno obsoleti.

Questi garantiscono anche il collegamento con le 12 cabine e i 104 trasformatori che garantiscono i 3.200 kW di energia necessari a rendere illuminate le notti di Padova.

A fonte della gestione del servizio, il comune «passa» all'AMAG un importo alla cui determinazione concorrono per il 45% il costo dell'energia elettrica (le bollette per l'illuminazione superano i due miliardi e mezzo l'anno) e per la quota restante, il costo del personale.

L'AMAG è tenuta a garantire ogni aspetto della manuten-

zione ordinaria, mentre resta a carico del Comune la manutenzione straordinaria, compresi i costi di nuove opere.

Ma, conti a parte, come intende affrontare l'AMAG questo nuovo settore?

La Direzione aziendale, dopo aver esaminato in dettaglio e sul campo la situazione, ha individuato alcune linee prioritarie su cui operare in tempi brevi e in tempi medi.

Il primo e più urgente intervento riguarda la sicurezza: è già partito un articolato piano d'azione che consentirà, nello spazio di qualche mese, di effettuare tutti gli interventi «di minima» per poter operare su impianti esistenti in condizioni di sicurezza, cosa che non era prima garantita. Il passo immediatamente successivo sarà la messa a norma delle cabine di trasformazione degli impianti, creando un circuito di serie.

In concomitanza con il «risanamento» della rete, si sta mettendo a punto un nuovo sistema di manutenzione ordi-

naria dei punti luminosi, ovvero il cambio delle lampadine o dei punti illuminanti quando si «bruciano» o si esauriscono. Sino ad ora venivano fatti quando si rendeva necessario, spesso a seguito delle segnalazioni dei cittadini. Quando una lampada risultava spenta, usciva una squadra per sostituirla. Risultato: costi altissimi di personale e, di fatto, situazione non sotto controllo. Il nuovo sistema operativo prevede che tutte le sostituzioni avvengano in modo programmato. Ormai è sicuro che una lampada ha una vita quantificabile in modo preciso: a seconda del tipo, si va dalle 8 alle 10 mila ore di accensioni; può durare di più ma è improbabile che duri di meno. Allora, cambiando tutte le lampadine quando si avvicina la soglia di durata, con un'unica uscita si garantisce la manutenzione per una via.

La vera fruibilità comunque sarà rappresentata dall'incarico che è già stato affidato all'AMAG per la redazione di un

Il Comune ha affidato all'AMAG la responsabilità dell'illuminazione pubblica della città

piano comunale di illuminazione pubblica.

Detto piano comunale dovrà programmare la realizzazione e la gestione degli impianti pubblici di illuminazione esterna, in relazione ai seguenti obiettivi:

- sicurezza delle persone e del traffico veicolare;
- risparmio energetico;
- riduzione dell'inquinamento luminoso;
- migliori condizioni nella fruibilità dei beni comunali;
- ottimizzazione dei costi di esercizio e di manutenzione.

«Capitolo a sé che vedrà l'AMAG – garantisce il presidente Aldo Fontana – particolarmente impegnata, è quello della valorizzazione del centro storico e dei suoi monumenti. Molta cura sarà riservata alla scelta degli impianti e degli apparecchi illuminanti in modo da garantire la luce «giusta» che valorizzi strade, case e monumenti».

In altre parole, AMAG intende illuminare Padova in modo migliore per quanto riguarda le zone maggiormente utilizzate dai cittadini padovani, con un particolare riguardo alla qualità del servizio erogato.

Illuminare meglio Padova, quindi, senza spendere di più, anzi, per quanto possibile, spendendo di meno. ♦

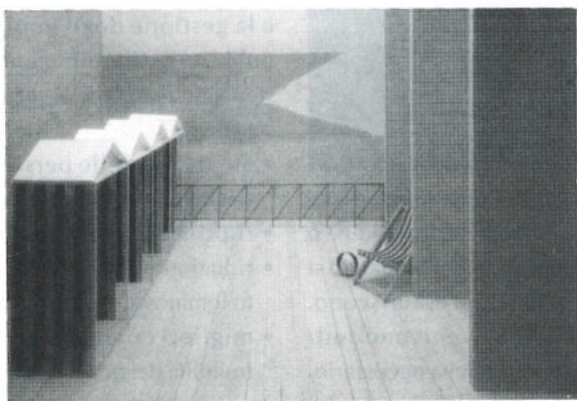
Aldo Rossi e il Veneto

«... ed è singolare il lungo rapporto veneziano dove spesso è difficile separare l'ironia dal giudizio o dove il giudizio è filtrato dall'ironia»

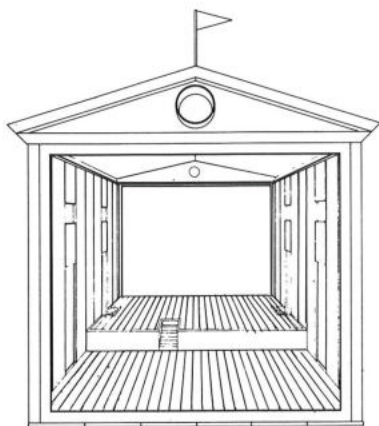
Aldo Rossi, 6 agosto 1996

Franco Posocco

Dalla frequentazione, quando era ancora studente, della redazione di **Casabella-Continuità**, a quel tempo lucidamente diretta dal triestino Ernesto N.



Il teatrino scientifico concepito come macchina per esperimenti architettonici, si ispira, tra gli altri, al teatro anatomico dell'Università di Padova.



Rogers, uno dei quattro fondatori dello studio BBPR, fino agli ultimi giorni passati presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia (IUAV), dove Aldo Rossi era ritornato dopo aver bruscamente interrotto la docenza nel Politecnico di Milano, si svolge una vicenda continua di relazioni con città e territori, con persone e istituzioni dell'area triveneta, che appaiono seconde solo a quelle che egli intrattene-

va con la natia Lombardia.

Riandando al suo pensiero ed alla sua opera, emerge subito il significato dell'intensa simpatia per Venezia e per il contesto culturale che essa esprimeva, una sorta di affinità elettiva, anche per la libertà di sperimentazione e di espressione che egli vi aveva trovato.

In questa prospettiva, Aldo Rossi appare come l'ultimo di quella lunga serie di protti, che la Lombardia, una terra di antica ed insigne tradizione tecnica e costruttiva, ha in vario modo donato alla città lagunare ed al suo contesto terraferma, come si può vedere, ben oltre la caduta del governo repubblicano.

Dal tempo del Filarete e dei Lombardo, di Mauro Codussi e di Antonio Scarpagnino, attraverso gli urbanisti di origine subalpina, ma di scuola veneta, come ad esempio Giacomo Quarenghi e fino ai protagonisti del Movimento Moderno, quali: Franco Albini, Ignazio Gardella, Ludovico Barbiano di Belgiojoso, Giancarlo De Carlo etc. e di recente: Vittorio Gregotti, Gae Aulenti, Mario Botta etc., venuti in questo dopoguerra ad operare/insegnare

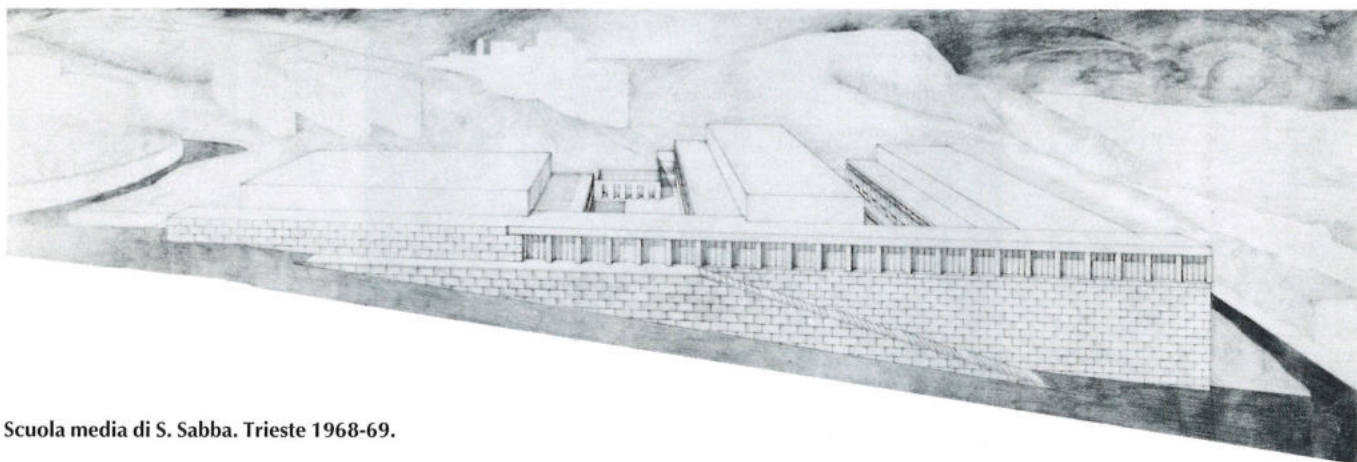
a Venezia, incessante appare il contributo lombardo nella crescita della tradizione costruttiva veneta.

Ma ad Aldo Rossi, in particolare, Venezia e nel suo insieme il Triveneto, avevano offerto numerose occasioni e continui stimoli per la ricerca e la professione.

Lo si desume chiaramente fin dal suo primo libro importante: **l'Architettura della città**, un vero manifesto indirizzato a quanti, in quel periodo (1965), avvertivano la crisi delle avanguardie culturali ed erano consapevoli delle loro insufficienze nella ideazione e nella costruzione della città contemporanea.

Giuseppe Samonà, il direttore dell'IUAV, pur non condividendone completamente gli assunti, fu tra quelli, che ne colsero il contributo e ne difesero i contenuti dagli attacchi degli ortodossi dell'ideologia; infatti l'anno dopo, quand'era già docente di Composizione architettonica lo chiamò a far parte del gruppo di redazione, per conto del Magistrato alle Acque di Venezia, degli studi preparatori al **Piano territoriale di coordinamento del Veneto**.

Il rapporto con Venezia e con quel territorio nord-orientale del paese che, forse non considerando del tutto compiutamente la sua complessità, viene chiamato (Tri) veneto, costituisce per Aldo Rossi un passante culturale ed esistenziale insieme lungo l'arco della sua attività di architetto, di urbanista e di intellettuale.



Scuola media di S. Sabba. Trieste 1968-69.

Ora quella pubblicazione, tradotta in molte lingue, è considerata un classico dell'architettura e dell'urbanistica contemporanea.

Il messaggio contenuto nel libro non consisteva soltanto nella riaffermazione del primato della forma e nel richiamo all'ordine linguistico della tradizione storica, ma anche nella considerazione unitaria della città, che postulava la riunificazione dell'architettura e dell'urbanistica, ricongiungendo i loro percorsi, divaricati almeno dall'epoca della Carta d'Atene e della Scuola di Francoforte.

A quanti preconizzavano la fine della città e la morte dell'architettura nella babele informale della sterminata periferia contemporanea, egli proponeva un metodo e insieme, un linguaggio.

Suggeriva anche con le sue dispense **Rapporti tra morfologia urbana e tipologia edili-**

zia, preparate per il corso di Caratteri distributivi degli edifici (1965-66) presso l'IUAV, di scomporre la città nei suoi elementi primi per ricomporla e riorganizzarla.

Questo impegno nella progettazione dei servizi pubblici e delle attrezzature sociali a cui affidare il riscatto degli insediamenti marginali caratterizza infatti il progetto per la scuola media di **S. Sabba a Trieste**, realizzato in collaborazione con R. Agosto, G. Grassi e F. Tentori nel biennio 1968/69. Il lungo ed imponente edificio, costruito su di un terreno in pendenza, costituisce infatti un riferimento spaziale ed un motivo di aggregazione comunitaria particolarmente importante in una zona di riordino e di trasformazione.

Nella stessa città giuliana egli progetterà negli anni '70 il Palazzo degli uffici regionali e quello per la Casa dello Stu-

dente, mentre nel 1988 elaborerà una proposta di riassetto e riqualificazione della Stazione ferroviaria (assieme a quella di Udine), tutti non realizzati.

Ma occasioni d'incontro con i territori più interni del Triveneto egli ben prima aveva avuto attraverso la progettazione poco dopo la laurea, di un Country club a Fagagna sulle colline friulane e di una fontana monumentale a Feltre.

L'importanza dell'oggetto nella sua essenza figurativa e nella sua relazione con il contesto, è evidente invece nel **Teatro del mondo**, una stereometria effimera, che riprendeva la tradizione degli apparati cerimoniali eretti a Venezia nello spazio marciante per le feste della Serenissima, anche da prestigiosi architetti: Andrea Palladio, Jacopo Sansovino, Baldassare Longhena, per fare qualche nome; come questi maestri infatti egli progetterà nel 1988 per le manifesta-

zioni cittadine la Fiera della Sensa (l'Ascensione).

Proprio la provvisorietà dell'impianto ed il suo essere flottante, cioè costruito sopra una imbarcazione, se aveva consentito di superare le difficoltà e le resistenze burocratiche, non era però servito a garantirne la conservazione.

A chi proponeva di salvare il manufatto dalla distruzione, fu infatti risposto, che non si sarebbe saputo come pagare l'affitto della zattera.

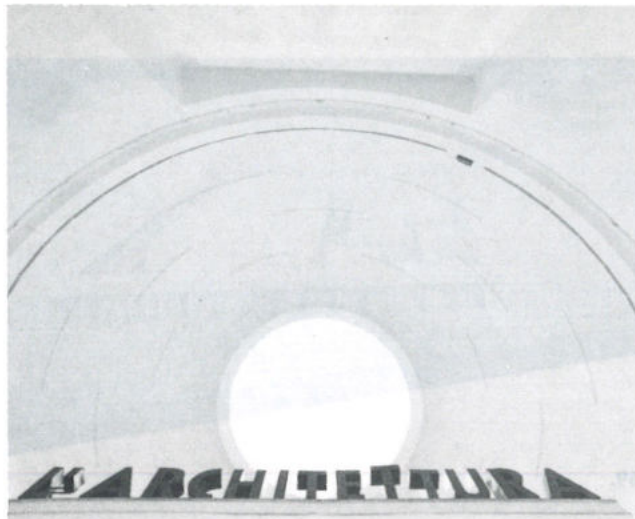
Con un'analogia motivazione del resto fu smontata anche la struttura lignea che Renzo Piano aveva costruito nella chiesa di S. Lorenzo a Castello per la rappresentazione delle opere musicali di Luigi Nono (con scenografie di Emilio Vedova).

Sempre a Venezia la stessa qualità urbanistica (e paesaggistica), si ritrova nel disegno presentato per il concorso relativo alla sistemazione del quartiere di edilizia economi-



Il teatro del Mondo. Venezia 1979.





ca e popolare sul Campo di Marte alla Giudecca; il progetto che si confrontava con le proposte assai interessanti avanzate da: Mario Botta, James Gowan, Rafael Moneo, Carlo Aymonino e altri, si distingueva per la figurazione monumentale e per la complessa spazialità.

Per Venezia egli successivamente elaborerà (1990) un progetto per il concorso relativo al **Palazzo del Cinema al Lido** ed una proposta per la **Sacca della Misericordia**.

Erano davvero i pezzi di quella città ideale, che egli andava via via pensando, proponendo (e in parte costruendo), proprio a partire dalla riflessione sulla esemplarità e modernità di Venezia, affermate nei suoi scritti su *Lotus International* del 1985 a proposito dei progetti per il ponte dell'Accademia e ribadite nelle conversazioni con Saverio Vertone (cfr. *il Corriere della Sera* del 19 luglio e del 24 agosto 1985).

A questo riguardo, Aldo Rossi, che in precedenza aveva ostentatamente tradotto e pubblicato il Saggio sull'arte: **l'Architettura di Etienne Louis Boullée**, dichiarava apertamente il suo apprezzamento per le fabbriche neoclassiche di Giannantonio Selva, di Giuseppe Jappelli ed in genere per l'edificazione veneziana e veneta di epoca napoleonica-austriaca. Appunto il Selva, autore del primo disegno per la **Fenice**, era stato il suo ultimo riferimento. Egli aveva studiato con grande impegno e quasi con accanimento il progetto di ricostruzione del teatro bruciato; dopo l'esperienza fatta con il **Carlo Felice** di Genova, conosceva bene i problemi di quella tipologia e voleva assolutamente vincere la competizione. Molti ritengono, che si trattasse del progetto migliore, purtroppo un po' più costoso delle altre proposte.

L'interesse per Venezia del resto si era ripetutamente visto

in occasione delle diverse Biennali d'Arte, ove egli aveva realizzato nel 1980 il portale d'ingresso alla **Mostra d'architettura** e nel 1985 lo stesso allestimento dell'Esposizione, mentre nel 1986, per la medesima Biennale, aveva curato nell'entroterra, presso la Villa Farsetti di S. Maria di Sala, la rassegna monografica di Hendrick Petrus Berlage. Sempre nella città lagunare, un progetto alberghiero, non realizzato, aveva anche redatto nella zona di **Cannaregio Ovest**.

L'opera veneziana, a cui si sentiva assai legato, era tuttavia rappresentata dal restauro delle **Zitelle**. A tale riguardo egli stesso dichiara di essere stato particolarmente colpito dalle costruzioni di Andrea Palladio e di aver già in precedenza scelto quella cornice, (ove ve ne sono ben tre), quale spazio referenziale per il teatro del mondo.

L'amico Manfredo Tafuri notava in un suo scritto: «l'ogget-

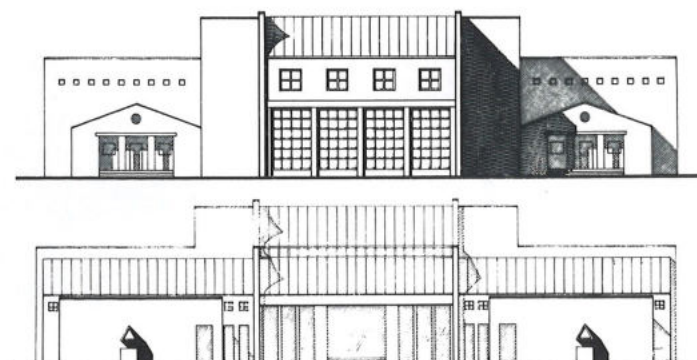
to di Rossi, pur non avendo questa volta da reagire contro la cattiva periferia metropolitana, è ancora carico di messaggi alternativi nei confronti del luogo cui esso è destinato. Ma quel luogo non è solo il bacino di S. Marco».

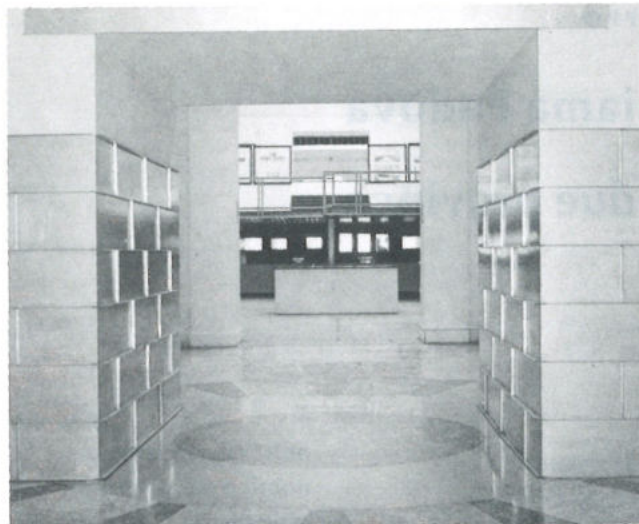
Tuttavia anche la Terraferma veneta, triveneta e padovana in particolare, custodisce alcune sue opere significative, mentre molte altre sono rimaste allo stadio di progetto; più d'una è ancora da pubblicare e sarebbe opportuno, che venisse resa nota.

In questa prospettiva va segnalata l'intensa collaborazione con diverse personalità, emergenti presso l'IUAV. Solo per fare qualche esempio: Gianugo Polesello e Francesco Tentori nei concorsi friulani, Mauro Lena negli allestimenti della Biennale e di recente, Marino Zancanella nei progetti per Noale, Dolo e Mirano.

Tra le costruzioni realizzate nel Veneto conviene ricorda-

Portali interni per la Terza mostra internazionale di Architettura, Biennale di Venezia, 1985.





re, in provincia di Padova: il **Municipio di Borgoricco** e, ad Este, il recupero del **Molino vecchio**.

Nella rigida maglia del Graticolato romano il complesso municipale di Borgoricco, quasi fosse una villa rinascimentale, sembra costituire un elemento forte di condensazione della periferia veneta, ormai affetta da fenomeni di informalismo e decostruzione, al tempo stesso in coerente riproposizione della regola e della scansione centuriale.

La città e l'architettura, attraverso una mediazione instancabile fra passato e presente, sono anche l'essenza della segreta bellezza, che anima il progetto di recupero dei vecchi mulini davanti al canale Bisatto, ad una chiesetta barocca ed alle mura marchionali di Este, in uno dei siti più difficili e degradati del centro storico; qualche artificio contabile in materia di standard presso la Regione e la com-

preensione della Soprintendenza ai monumenti, hanno reso possibile la realizzazione di un progetto di notevole rilievo figurativo.

L'amore per la città, anzi il bisogno di città, sembrano animare, anche nel Veneto, le sue opere e le sue dichiarazioni, come dimostra il saggio su i caratteri urbani delle città venete contenuto nel volume sulla città di Padova pubblicato nel 1970, o l'introduzione al catalogo della mostra **Illuminismo e architettura del '700 veneto**, tenutasi l'anno prima a Castelfranco nel Trevigiano.

D'altronde già i titoli sono eloquenti, se si ricordano i suoi: **Com'è bella la città** del 1976 e **L'architettura della ragione come architettura di tendenza** (1969).

Mentre il nome di Aldo Rossi via via si diffonde e le sue architetture di distribuiscono in Europa e nel mondo: a **Maastricht** e soprattutto a **Berlino**, a **Orlando** negli Usa, a **Nara** in

Giappone, tuttavia rimane costante il rapporto con il Veneto e il Nord-Est, cadenzato da progetti urbanistici, come quello per il quartiere IACP di villa Marchi a Marano di Mira (1995), caratterizzato dall'adozione di un ordine gigante come in una barchessa rinascimentale, o espositivi, come quello per il nuovo padiglione della **Fiera di Verona** (1996), ove tenta di ripensare il tema stesso e la tipologia della fiera campionaria.

A Verona egli nel medesimo periodo progetterà anche un quartiere residenziale per la zona di **Ca' de Cocci**.

Di particolare impegno, per i problemi di relazione con l'ambiente, è il successivo progetto per un rifugio al passo di Grosté sopra **Madonna di Campiglio** (Trento), assai prossimo ai modelli antichi degli ospizi di alta montagna.

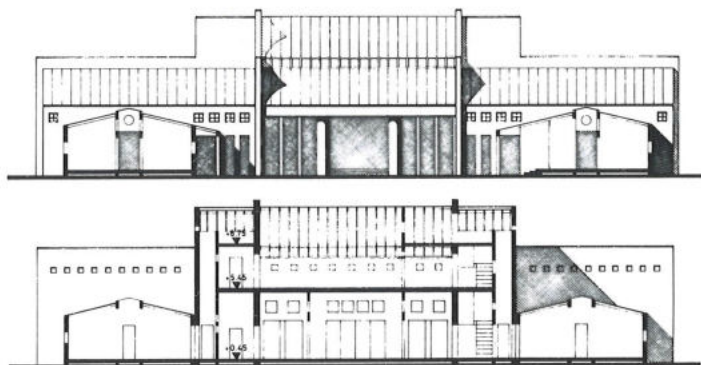
Ma di Aldo Rossi, oltre alle costruzioni, ai progetti e agli scritti, ci resta nell'animo la

continua sorpresa per la sua simpatia, il piacere della sua disponibilità, anche il dono della sua scontrosa cortesia; ci rimane il gusto delle sue gags, lo sconcerto delle sue fulminanti battute, dette in quella tipica cadenza meneghina; ci rimane il ricordo dei paradossi e delle ambiguità, cioè della sua intelligenza mobilissima e creativa.

Quante volte aveva scherzato sui suoi (numerosi) epigoni, quelli che facevano (fanno) il verso alle sue architetture!

Lo spirito di contraddizione, l'esercizio dell'(auto)ironia, il senso della complessità erano il sale di una conversazione laconica e ad un tempo eloquente, da intendere spesso, guardando controluce i suoi disegni e i suoi acquerelli.

Secondo molti Aldo Rossi se ne è andato proprio nel momento, in cui si preparava a sorprenderci ancora una volta con delle nuove idee e delle impreviste figurazioni. ◇



Municipio di Borgoricco, 1983.
Prospetti e sezioni.

Eastern Cape chiama Padova

Gemellaggio tra due province

Alfredo Schiavo

L'Amministrazione della Provincia di Padova ha ospitato nel maggio del 1997 una delegazione della Provincia del Capo Orientale (*Province of the Eastern Cape*) per il progetto di gemellaggio tra le due Organizzazioni territoriali.

La Provincia di Eastern Cape (EC) è la più giovane delle nove Province del Sud Africa, viene infatti costituita dopo le elezioni dell'aprile 1994 quando l'ANC (African National Congress) di Nelson Mandela forma il primo governo di unità nazionale e di democrazia multietnica con F.W. De Klerk.

Uno sguardo al Capo Orientale

L'EC, divisa in cinque regioni, comprende le due ex Homelands del Transkey e del Ciskey, con una superficie complessiva di 170.600 chilometri quadrati e una popolazione di 6,7 milioni di abitanti. La Provincia è dotata di infrastrutture a standard internazionale tra cui:

- i due porti di East London e di Port Elizabeth dove hanno sede gli stabilimenti di assemblaggio della Mercedes e della Volkswagen;
- i quattro aeroporti: East London, Port Elizabeth, Umtata e Bulembu;
- un'efficiente rete stradale;
- ottimi servizi di telecomunicazione e postali;
- la disponibilità di energia elettrica a costo molto basso.

Nel passato lo sviluppo dell'EC è stato molto limitato a causa dell'*apartheid* e della

politica macro-economica del governo centrale.

Transkey e Ciskey costituivano infatti i serbatoi di manodopera abbondante e a basso costo per Johannesburg, Città del Capo e Durban.

In un nuovo Sud Africa uscito dall'isolamento internazionale e sostenuto da Usa e Ue come stabilizzatore politico e motore economico per l'Africa australe, la Provincia del Capo Orientale rappresenta un sistema territoriale emergente, con notevoli possibilità di sviluppo stimulate dal piano strategico nazionale GEAR (*Growth, Employment and Redistribution*) che ha precisi obiettivi per la crescita, l'occupazione e il miglioramento del tenore di vita delle popolazioni più svantaggiate.

Accettati i principi del libero mercato e della proprietà pri-

vata, la missione di GEAR è quella di sviluppare le attività agricole, manifatturiere e terziarie, in particolare il turismo, per creare prodotti e servizi a maggior valore aggiunto piuttosto che esportare materie prime non lavorate.

In tal senso una delle linee governative di macro-economia è la riduzione del potere concentrato in pochi conglomerati industriali con l'allargamento dello scenario economico per le aziende di minori dimensioni e con l'offerta di vantaggiose opportunità di investimento agli operatori stranieri.



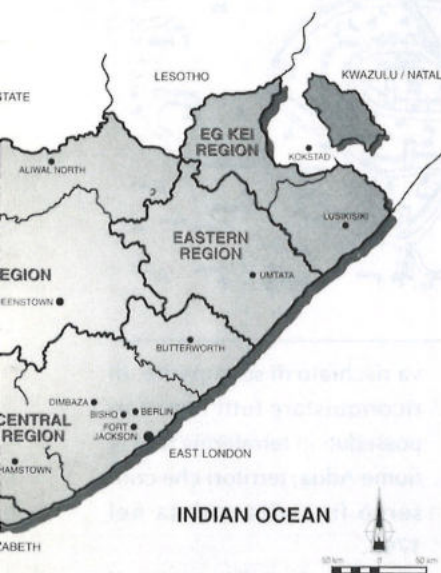
Opportunità di investimento

Ricca di risorse e in posizione strategica per un mercato potenziale di 200 milioni di persone nell'Africa australe e nel litorale dell'Oceano Indiano, la provincia sudafricana dell'EC ha istituito, nel quadro GEAR, l'Agenzia per lo Sviluppo del Capo Orientale (*ECDA, Eastern Cape Development Agency*)

con interessanti iniziative quali:

- la diffusione delle micro e piccole imprese (SMME: Small, Medium and Micro Enterprises)** in particolare per i tessili e l'abbigliamento, per la concia e la lavorazione della pelle, per l'industria del mobile, per la ceramica, per l'industria agroalimentare, per il mate-
- lo sviluppo dell'agricoltura** in un ecosistema ricco di corsi d'acqua e di precipitazioni piovose;
- l'incentivazione dell'ecoturismo e del turismo** negli 800 chilometri di costa pressoché incontaminata

EASTERN CAPE



Solidarietà e opportunità di investimenti in un'area emergente dell'Africa australe. Un significativo esempio di collaborazione Glocal: i dinamismi locali nell'era della globalizzazione

ne professionale e l'addestramento.

Alle nuove iniziative imprenditoriali straniere vengono assicurati vari incentivi fiscali e sovvenzioni finanziarie tramite due holding parastatali: l'IDC (*Industrial Development Corporation*) e il CIMEC (*Centre for Investment and Marketing in the Eastern Cape*).

Il 7 novembre 1997 sono stati presentati a East London alcuni specifici progetti su aree ad elevata potenzialità di crescita economica (*SDI, Spatial Development Initiative*) tra cui:

- il **Wild Coast SDI** per lo sviluppo turistico, agricolo e forestale dei 280 chilometri dello stupendo litorale a nord est di East London;
- il **Fish River SDI** per lo sviluppo industriale e delle infrastrutture nella costa compresa tra Port Elizabeth e East London.

Anche per gli importanti programmi nell'**edilizia popolare**, nei **lavori pubblici** e nell'**organizzazione della P.A.**, finanziati sia dal governo centrale della Repubblica Sudafricana sia dalle diverse Ammi-

nistrazioni Locali della Provincia del Capo Orientale, vengono offerte interessanti opportunità di investimento agli operatori economici stranieri con:

- sovvenzioni biennali,
- anticipo agevolato del contante per integrare il flusso dei capitali,
- contributo fino a 700 mila USD per impianti e strutture richiesti nella realizzazione di progetti edilizi e territoriali,
- esenzione fiscale fino a sei anni.

dell'Oceano Indiano con un clima particolarmente gradevole durante tutto l'anno;

d) **lo sviluppo delle risorse umane** tramite la formazio-



Una nuova solidarietà

Il «modello veneto» con le brillanti *performances* della piccola imprenditorialità sostenuta dall'abilità tecnico-professionale delle forze lavoro è divenuto un *case study* a livello mondiale.

Il governo di Eastern Cape vuole entrare nel XXI secolo con una strategia di sviluppo socio-economico ispirata, per quanto possibile, proprio alle realtà operative del Veneto. *Non regalateci un pesce ma insegnateci a pescare tenendo anche conto delle opportunità di fare affari da noi.*

Un percorso stimolante di solidarietà, con trasferimenti di *know-how* e possibilità di *joint-venture*, può infatti nascere dal gemellaggio tra le due realtà territoriali, Padova e Capo Orientale, ubicate a 10 mila chilometri di distanza nei due diversi emisferi.

Un esempio di relazioni «glocal» (*global/local*) attivate dai dinamismi locali nell'era della globalizzazione.

In tale quadro la **Provincia di Padova** potrà promuovere la collaborazione tra i vari organismi territoriali nei settori del commercio, degli investimenti, dell'agricoltura, dell'ambiente, del turismo e degli scambi culturali, professionali e tecnologici portando il contenuto dell'iniziativa nelle sedi della Regione Veneto e delle altre Province del Veneto.

Vista in quest'ottica la cooperazione tra realtà territoriali complementari può significare un modello innovativo per migliorare, da un lato, l'ambiente economico e sociale di aree arretrate o in via di sviluppo riducendo, dall'altro, la pressione migratoria verso aree più progredite. ◇

Riferimenti

- Province EC Dept. of Economic Affairs, Environment and Tourism, Strategic Economic Plan, Green Paper, May 1997.
- CIMEC (Centre for Investment and Marketing in the Eastern Cape), Doing Business in the Eastern Cape, October 1997.
- DTI (Department of Trade and Industry), Incentive Schemes, May 1997.
- Manufacturing Development Programme and Tax Holiday Scheme, Coopers & Lybrand, April 1997.
- IDC (Industrial Development Corporation), Manufacturing Trading Conditions, May 1997.
- Eastern Cape Tourism Board, Tourism Plan, April 1997.

Padova e il Guicciardini

Parte Prima

A cura di Patrizio A. Quintili

In questi tempi in cui si parla tanto di Italia, di Italie, di mitiche regioni mai esistite nella storia italiana, è interessante leggere, o rileggere, la storia italiana del passato.

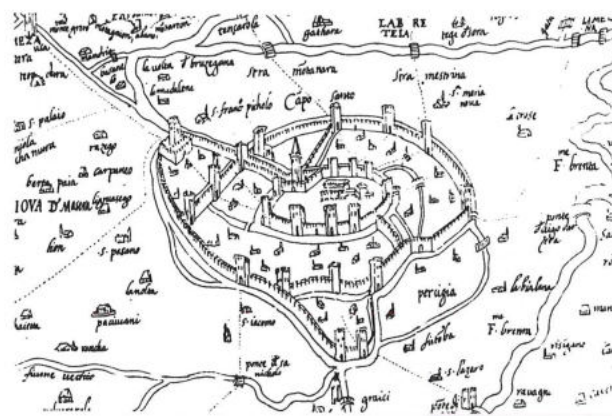
Ad esempio, leggendo la *Storia d'Italia* scritta all'inizio del Cinquecento da Francesco Guicciardini, diplomatico e storico di origini toscane, si scopre che in quei tempi l'idea di Italia, una regione geografica delimitata dai mari e dalle Alpi più alcune isole, era ben presente nell'immaginario collettivo, tanto appunto che se ne poteva scrivere una Storia.

L'Italia di Guicciardini era in realtà composta da molte Italie, che tuttavia si distinguevano nettamente dalle nazioni «ultramontane». A cominciare dal Nord c'erano il Piemonte, sotto una specie di protettorato francese, il Ducato di Milano, la Repubblica di Genova,

la Repubblica di Venezia, la costellazione di città e piccoli potentati emiliano-romagnoli, le Repubbliche toscane, lo Stato Pontificio, il Regno di Napoli, il Regno di Sicilia.

A ben guardare non è cambiato molto, tranne forse la riduzione del potere temporale dello Stato Pontificio a cui è corrisposto peraltro un aumento del suo potere morale.

Tutte queste entità politiche erano in competizione tra loro e, le più potenti, cercarono in varie fasi storiche di sottomettere le altre, senza peraltro riuscirvi. Come sappiamo bisognerà aspettare la metà dell'Ottocento perché quello che inizialmente era un piccolo ducato francese, la Savoia, con il sostegno di Francia, Inghilterra e delle mutate condizioni geopolitiche, portasse a termine l'unificazione politica dell'Italia sotto il nome di Regno d'Italia.



Uno dei punti di svolta nella vicenda storica dei tentativi di unificazione dell'Italia fu il conflitto che oppose la Repubblica di Venezia a praticamente tutte le potenze grandi e piccole dell'epoca riunite nella Lega di Cambrai del 1508.

Durante questo conflitto, che ebbe varie fasi con alleanze mutevoli, di fondamentale importanza per la sopravvivenza della Repubblica di Venezia fu la vittoriosa difesa della città di Padova dall'assalto del fortissimo esercito imperiale di Massimiliano d'Asburgo nel settembre del 1509.

La vittoria dei venezian-padovani suscitò molto scalpore in Italia e in Europa e mutò radicalmente il corso della guerra, permettendo alla Repubblica di Venezia, che ave-

va rischiato di scomparire, di riconquistare tutti i territori posseduti in terraferma fino al fiume Adda; territori che conservò fino alla caduta nel 1797.

La vicenda dell'assedio di Padova narrata dal Guicciardini dà il senso e trasmette, nella sua elegante prosa toscana cinquecentesca, le emozioni che provarono i contemporanei. Spero che chi la leggerà ne ricavi lo stesso piacere e emozione che ho provato io leggendola.

Per far meglio comprendere la situazione generale e alcuni particolari ho premesso alla narrazione dello scrittore toscano un breve inquadramento storico e ho corredato il testo cinquecentesco, peraltro facilmente leggibile tuttora, di alcune note esplicative.

LA VITTORIOSA DIFESA

DI PADOVA

DALL'IMPERATORE

MASSIMILIANO D'ASBURGO

NEL 1509

Da *La storia d'Italia*
di Francesco Guicciardini

QUADRO STORICO

Durante il corso del Quattrocento la Repubblica di Venezia aveva perseguito costantemente il progetto di «insignorirsi di tutta l'Italia», in concorrenza con i Duchi di Milano, la Repubblica fiorentina, i Papi e i Re di Napoli. Nella competizione per i territori italiani si aggiunsero anche le potenze straniere: i Re di Francia, gli Imperatori di Germania e i Re di Spagna.

I Veneziani cercarono di inserirsi in ciascuna contesa tra gli stati e i potentati in competizione per acquisire sempre nuovi territori, ciò facendo si inimicarono tutti i vicini.

I rapporti di forza tra i vari contendenti erano tuttavia tali che nessuno era decisamente più forte degli altri e solo unendosi più stati insieme si poteva sperare di intraprendere con qualche possibilità di successo una azione armata contro il nemico del momento. Ecco quindi il susseguirsi di leghe, confederazioni, colleganze tra i potentati della penisola e, verso la fine del Quattrocento, stati stranieri, complicate e rese instabili dalla mancanza di fiducia reciproca e da precedenti motivi di contrasto.

Nel 1494 il duca di Milano Ludovico Sforza (il Moro), usurpatore del nipote Gian Galeazzo Sforza «deliberò, per

assicurarsi con le armi forestiere, poi che e nelle forze proprie e nelle amicizie italiane non confidava, di tentare ogni cosa per muovere Carlo ottavo re di Francia ad assaltare il regno di Napoli». La discesa in Italia del re di Francia Carlo VIII diede origine ad una serie di sommovimenti politici che trasformarono progressivamente il conflitto: dapprima nella conquista e spartizione dell'Italia e successivamente nella lotta tra gli Asburgo e i Valois per la supremazia in Europa.

Il 10 dicembre 1508 il re di Francia Luigi XII (il re Cattolicissimo), l'imperatore di Germania Massimiliano d'Asburgo (re dei romani, Cesare), il papa Giulio

ANTEFATTO

Sconfitta ad Agnadello, il 14 maggio 1509, caduta la fortezza di Peschiera, Venezia disperata abbandona tutti i domini di terraferma. Padova, Vicenza e Verona vengono lasciate in arbitrio dei cittadini che si consegnano agli ambasciatori di Massimiliano d'Asburgo. Treviso invece si ribella e richiama le truppe veneziane. Rincuorati, anche dalla lentezza con cui l'imperatore muove il suo esercito, i Veneziani decidono di tentare di recuperare Padova, anche perché la maggior parte del popolo padovano è dalla loro parte:

... per le insolenze che i gentiluomini di Padova usavano con la plebe, molti ricordatisi della moderazione del governo viniziano cominciarono a desiderare il primo dominio, deliberarono [i Veneziani] fare esperienza di recuperarla; e a questo dava loro occasione non piccola che la più parte dei contadini del padovano era ancora a loro divozione.

Con un colpo di mano i veneziani recuperano Padova:

E perciò fu stabilito che Andrea Gritti, uno de' provveditori, lasciato a dietro l'esercito che era di quattrocento uomini d'arme più di dumila tra stradiotti e cavalli leggeri e cinquemila fanti, andasse a Noale nel padovano, e unitosi nel cammino con una parte dei fanti

che, accompagnati da molti contadini, erano stati mandati alla villa di Mirano si dirizzasse verso Padova per assaltare la porta di Codalunga; e che nel tempo medesimo dumila villani con trecento fanti e alcuni cavalli assaltassino, per confondere più gli animi di quegli di dentro, il Portello che è nella parte opposta della città: e che, per occultare più questi pensieri, Cristoforo Moro, l'altro provveditore, dimostrasse di andare a campo alla terra di Cittadella.

Il quale disegno ben ordinato non ebbe però maggiore ordine che felicità. Perché i fanti, arrivati a grande ora del dì, trovorno la porta di Codalunga mezza aperta, perché poco innanzi erano per sorte entrati dentro per quella alcuni contadini con carri carichi di fieno; in modo che occupata senza alcuna difficoltà, e aspettata senza fare strepito la venuta delle altre genti che erano vicine, furono non solo entrate prima dentro, anzi quasi condotte in su la piazza, che in quella città, grandissima di circuito e vota d'abitatori, fusse sentito il romore: camminando innanzi a tutti il cavaliere della Volpe co' cavalli leggeri, e il Zitolo da Perugia e Lattanzio da Bergamo con parte dei fanti.

Ma pervenuto il romore alla cittadella, il Dressina governatore di Padova per Massimiliano, con trecento fanti tedeschi che soli erano a quella guardia, uscì in piazza, e l' medesimo fece con cinquanta cavalli Brunoro da Serego; aspettando se, col sostenere quivi lo impeto degli inimici, quegli che in Padova amavano lo imperio tedesco pigliassino l'armi in loro favore. Ma era vana questa e ogni altra speran-

za, perché nella città, oppressa da sì subito tumulto e nella quale era già entrata molta gente, nessuno faceva movimento; in modo che, abbandonati da ciascuno, furono in breve spazio di tempo, con perdita di molti de' suoi, costretti a ritirarsi nella rocca e nella cittadella; le quali essendo poco munite bisognò che in spazio di poche ore si arrendessero liberamente.

E così, fattesi le genti viniziane padrone del tutto, attesono ad acquietare il tumulto e salvare la città; la maggior parte della quale, per la imprudenza e insolenza d'altri, era diventata loro be-

nevola: non avendo ricevuto danno se non le case degli ebrei e alcune case di padovani che si erano scoperte prima inimici del nome viniziano ... Recuperata Padova, i viniziani recuperorno subito tutto il contado, avendo in favore loro l'inclinazione della gente bassa delle terre e de' contadini».

L'imperatore tedesco non può impedire i progressi dei veneziani perché trattenuto dalla rivolta e dalla guerriglia dei vicentini di montagna e di pianura. Domata la ribellione, raccolte tutte le sue forze si prepara ad andare con un

esercito potentissimo all'assalto di Padova. Il doge Leonardo Loredano con un infiammato discorso convince il fiore della gioventù nobiliare a recarsi, con tutte le sue forze, alla difesa di Padova.

Massimiliano d'Asburgo si avvicina a Ponte di Brenta poi, per interrompere i rifornimenti alla città e per approvvigionare il suo esercito conquista e saccheggia tutto il territorio padovano: Limena, Este, Monselice, Montagnana, Bovolenta. E...

... finalmente, il quindicesimo di settembre, avendo consumato tanto tempo inutilmente e dato spazio agli inimici di fortificarla e riempirla di vettovaglie, si accostò alle mura di Padova allato alla porta del Portello.

(Continua)

Sopra: apocrifo cinquecentesco della veduta di Padova di Annibale Maggi (1449). A destra: colonna massimiliana.



Albrecht Dürer, «Massimiliano d'Austria», Kunsthistorisches Museum, Vienna (da: Le mura ritrovate, a cura di A. Verdi, Panda, Noventa Padovana, 1989).

za, il re di Napoli Ferdinando d'Aragona (il re Cattolico) e altri minori si alleano nella Lega di Cambrai contro i Veneziani «per recuperare ciascuno le cose sue occupate da loro».

In particolare il re di Francia rivendicava Cremona e la Ghiaradadda, Bergamo, Brescia e Crema, già appartenenti al du-

cato di Milano; il re dei romani Padova, Vicenza e Verona, come parte dell'impero, Treviso e il Friuli, appartenenti alla casa d'Austria; il pontefice Faenza, Rimini, Ravenna e Cervia, come parte del dominio della chiesa; il re d'Aragona le terre e i porti occupati in Puglia dai veneziani durante la guerra per la conquista del regno di Napoli.

La repubblica Serenissima viene gravemente sconfitta ad Agnadello il 14 maggio 1509 e perde quasi tutti i territori di terraferma. Riesce tuttavia a ribaltare in parte le alleanze e dopo la vittoriosa difesa di Padova, nel settembre 1509, riconquistarne la maggior parte.

La politica veneziana tuttavia, da allora in poi, rinuncia definitivamente alla creazione di un vasto dominio nell'Italia settentrionale e si chiude in una tattica puramente difensiva.

La lotta per la conquista e sottomissione dell'Italia si conclude verso il 1530 con le paci di Cambrai e Barcellona e il Congresso di Bologna in cui si ratifica la supremazia dell'imperatore Carlo V d'Asburgo sull'Italia.

Venezia restituisce Ravenna e Cervia al papa e i territori che occupava nelle Puglie all'imperatore, conservando solo il possesso dei tradizionali territori veneti. ◇



**VENETA
IDROSANITARIA
RISCALDAMENTO**

commercio ingrosso e dettaglio di

IDRAULICA • RISCALDAMENTO • CONDIZIONAMENTO • ARREDO BAGNO

Sede Legale Amministrativa e Commerciale

VENETA IDROSANITARIA RISCALDAMENTO V.I.R. SpA

Via A. Pacinotti, 26

35136 - Padova

Tel. (049) 8712777

Fax (049) 8711136

MAGAZZINO Sede

Via A. Pacinotti, 26

35136 - Padova

Tel. (049) 8712777

Fax (049) 8711136

FILIALI

Via Croce Rossa, 7

35129 - Padova

Tel. (049) 8074900

Fax (049) 645073

Via della Scienza, 18

36100 - Vicenza

Tel. (0444) 348477

Fax (0444) 348386

Via Piave, 106

31044 - Montebelluna

Tel. (0423) 609900

Fax (0423) 282036



IMPRESA DI COSTRUZIONI

Società Veneta Edil Costruzioni Spa. Via Cerato, 14 35122 Padova. Telefono 049/654111.

LETTERA APERTA

Ing. Ignazio Sidoti

Presidente Ordine Ingegneri

Arch. Giuseppe Cappochin

Presidente Ordine Architetti

Ing. Aldo Bona

Presidente Silp

Prof. Ing. Enzo Siviero

Direttore di «Galileo»

Carissimi Amici,
sento il bisogno di esprimervi il mio stato d'animo conseguente alla situazione generale che si è creata nel nostro ambiente da quando la legge Merloni ha introdotto i nuovi sistemi per l'assegnazione degli incarichi.

È uno stato d'animo di completa mortificazione!

Le ragioni sono ormai note a tutti: sconti e compensi accessori che vanno ben oltre le indicazioni della DGRV 4380 della Regione, richieste di bozze di parcella senza avere a disposizione i dati sufficienti e necessari per poterle compilare seriamente, sperpero di denaro per

le assurde pretese di impiego di carta bollata e di autocertificazione della firma, richiesta di curricula limitati a categorie di lavori o a periodi di tempo che non possono dare un'idea completa dell'esperienza maturata, richiesta di presentazione di progetti o relazioni o documenti ecc.

Con il risultato che poi spesso non si tiene conto di quanto presentato o si assegna l'incarico a chi propone la minore fasulla parcella.

Gli Ordini hanno minacciato sanzioni a chi non rispetta la DGRV 4380, ma bisogna minacciarle anche a chi accetta di essere pagato solo se il progetto verrà finanziato.

E non basta la minaccia di sanzioni o la diffida a qualche ente, è necessario seguire tutti i bandi e tutte le assegnazioni per verificare che non vi siano irregolarità.

Mi risulta che professionisti di lontane regioni vengano a proporre parcella con compensi accessori irrisori. Questo è i-

nammissibile e va perseguito con tutti i mezzi, perché è contrario a qualsiasi concetto di equità, di dignità e serietà professionale.

Tutto ciò può essere attuato, come ho già da tempo e più volte proposto, tramite l'opera di un professionista che, a tempo pieno (credo proprio che ci sia, da parte degli Ordini, la disponibilità economica), segua tutte le vicende legate ai bandi e con tutti i mezzi ammissibili si opponga, in rappresentanza degli Ordini, alle molte irregolarità che vengono commesse.

Credevo, poi, che una laurea in Ingegneria fosse sufficiente per poter legittimamente esercitare la professione e invece ora mi accorgo che se non ho frequentato i corsi previsti dal decreto 494 non potrò avere degli incarichi.

Molti comuni infatti ora chiedono obbligatoriamente l'attestato di frequenza per poter partecipare alla selezione.

È necessario e urgente chiarire che il progettista e il coordina-

tore per la sicurezza sono due figure diverse, che non possono essere obbligatoriamente unificate. Tutto ciò è illegittimo!

O forse le Amministrazioni credono che con la parcella prevista dalla nostra tariffa dovremmo anche fornire le prestazioni relative alla sicurezza?

Il mio è uno sfogo colmo di amarezza nel constatare il livello al quale la categoria è ridotta in conseguenza di distorte interpretazioni di norme, peraltro assai confuse.

Mi auguro che voi possiate intervenire decisamente, ognuno secondo le proprie possibilità, affinché in breve tempo possa cessare questo mercato nel quale non si trattano derrate alimentari o simili, ma opere intellettuali prodotte da professionisti forniti di una laurea e di una preparazione che non merita alcuno svilimento.

Sono a Vostra disposizione per collaborare con qualsiasi iniziativa vogliate intraprendere.

Ing. Claudio De Marco


BOUCHERON
LUNETTES
PARIS



Le joaillier du regard

**ESCLUSIVISTI
PER PADOVA**

Al Duomo
OTTICA • OPTOMETRIA • CONTATTOLOGIA
Padova

Galleria Duomo, 10
PADOVA
Tel. 049/8760091

FOM

FOTO OTTICA MARIO

Via F. Magellano, 2
NOVENTA PADOVANA (PD)
Tel. 049/628614

Vita, morte e follia di Dino Campana

A cura
di Rinaldo Pietrogrande

Anche per il sentire comune il genio si apparenta in qualche modo alla follia. Sia il genio che il folle vedono il mondo in modo diverso da quello comunemente accettato; ma la visione del genio va oltre quella corrente, ed apre agli altri la strada; quella del folle invece è solo ciarpame inutile.

Il senso comune si può anche confondere: la storia della scienza è piena di geni ritenuti dapprima squilibrati, come Einstein, Arrhenius, Galois e Riemann; per contro la storia del mondo pullula di folli spacciati per geni, che condussero i popoli alla rovina.

Il caso dell'artista è particolare, perché la sua opera non è soggetta alla verifica dei fatti, ma solo a quella del gusto; per lui quindi i confini tra genio e follia sono più labili: molti artisti (ad esempio Nietzsche, Schumann, Hölderlin, Van Gogh) han continuato a produrre capolavori sino all'ultimo, prima di entrare nella notte della

IL CANTO DELLA TENEBRA

La luce del crepuscolo si attenua:
Inquieti spiriti sia dolce la tenebra
Al cuore che non ama più!
Sorgenti sorgenti abbiam da ascoltare,
Sorgenti, sorgenti che sanno
Sorgenti che sanno che spiriti stanno
Che spiriti stanno a ascoltare...
Ascolta: la luce del crepuscolo attenua
Ed agli inquieti spiriti è dolce la tenebra:
Ascolta: ti ha vinto la Sorte:
Ma per i cuori leggeri un'altra vita è alle porte:
Non c'è di dolcezza che possa uguagliare la Morte
Più Più Più
Intendi chi ancora ti culla:
Intendi la dolce fanciulla
Che dice all'orecchio: Più Più
Ed ecco si leva e scompare
Il vento: ecco torna dal mare
Ed ecco sentiamo ansimare
Il cuore che ci amò di più!
Guardiamo: di già il paesaggio
Degli alberi e l'acque è notturno
Il fiume va via taciturno....
Pùm! mamma quell'omo lassù!

mente. Si potrebbe persino azzardare un rapporto di causa/effetto tra profondità di ispirazione e malattia mentale: non a caso gli antichi credevano che chi giungeva a parlare con gli dei fosse perduto per il consorzio umano.

La follia di Dino Campana però non fu conseguenza di un'esperienza vissuta troppo intensamente, ma piuttosto una compagna costante della sua vita: i primi segni di squilibrio li diede già a quindici anni, nel 1900. Il primo internamento è del 1906, quando studia-

va «chimica pura» a Bologna; l'ultimo, definitivo, è del 1918. Questi dodici anni furono contrassegnati da vagabondaggi, arresti ed altri due internamenti; ma anche, «per intervalla insaniae», dall'amore con Sibilla Aleramo, dall'amicizia coi protagonisti del Novecento letterario toscano (secondo Emilio Cecchi «accanto a Campana, si sentiva la poesia come se fosse una scossa elettrica, un alto esplosivo [...] genio poetico egli ebbe forse più di ogni altro della nostra generazione») e, soprattutto, dalla pubblicazione, nel 1914, dei **Canti orfici**: una raccolta di prose e

poesie che fu il suo primo ed unico libro, uno dei più originali della nostra letteratura.

Prendiamo ad esempio «Il canto della tenebra», qui riportato. Solo in apparenza la sua struttura è disordinata, casuale, piena di ripetizioni e frasi strampalate; se la guardiamo più da vicino, magari aiutandoci con le prime stesure del testo (che ci sono pervenute) scopriamo una struttura rigorosa e un'ispirazione profonda.

Si tratta di un suicidio, compiuto non per disperazione ma per desi-

derio di quiete, di armonia con la notte che cala. Il tema non è nuovo: la stessa catena di analogie (se=quiete=morte) si trova ad esempio anche nel «Tristano» di Wagner e nel prodigioso sonetto «Alla sera» del Foscolo; ma originale davvero è il modo in cui viene svolto, con un continuo dialogo tra il mondo interno e l'esterno.

Si svolge in tre tempi: **al crepuscolo** gli «inquieti spiriti» del «cuore che non ama più» cercano pace nella tenebra, accanto a una sorgente; **all'imbrunire** essi trovano quiete e risposta nel chioccolio della sorgente (quel «più, più, più» che ricorda il «never more» del corvo di Poe), dove si sente la voce della «dolce fanciulla» (la Morte): per i «cuori leggeri» (quelli che hanno abbandonato il carico delle preoccupazioni del mondo) «non c'è di dolcezza che possa uguagliare la Morte». Infine nel terzo tempo, a **notte inoltrata**, il vento intermittente che viene dal mare trasmette il respiro del «cuore che ci amò di più» (di nuovo la Morte) ed ogni cosa intorno è immersa ormai nella quiete totale. L'azione è tutta contenuta in quel «Pum!» dell'ultimo verso; poi il quadro si sposta, come in una sequenza cinematografica, dal mondo delle visioni notturne alla situazione concreta del giorno seguente, col bimbo che scopre il cadavere e chiama la mamma con il realismo di una forma dialettale toscana («omo» in luogo di «uomo»). ◇

M A R C M I M R A M

s t r u t t u r e i n a r c h i t e t t u r a

fondazione masieri venezia

13 dicembre 1997 ■ 31 gennaio 1998

chiuso lunedì e festivi

A cura del Dipartimento di Costruzione dell'Architettura in collaborazione con il Senato degli Studenti dell'IUAV e con l'AFAA, Ministère des Affaires Etrangères, Direction de l'Architecture e Ministère de Culture et Communication

PADOVA

VIABILITÀ

- È scoppiata la rivolta di residenti e ambientalisti sul progetto dell'autosilo di piazza De Gasperi (G. 01.07.97).
- La Guizza insorge su PEEP e Tramvia (G. 06.07.97).
- Tram: altre firme contro (G. 29.07.97). Il rinvio della decisione da parte del Ministero ha riacceso il dibattito politico (G. 09.08.97-M. 10.08.97).
- Apre la SS 307 «del Santo» (G. 16.07.97).
- Tangenziale Sud: partono i lavori del 1° stralcio dell'ultimo lotto da via Bembo a via Guizza (G. 20.08.97-M. 21.08.97).
- Via Friburgo: inaugurato lo svincolo (M. 06.08.97).
- Tangenziale Nord: inaugurato il primo tratto. Il completamento dell'intera tangenziale è previsto per il 1999 (G. 26.09.97).

NUOVA EDILIZIA

- Il quartiere Brentella boccia il progetto per il PEEP di via Sette Martiri (G. 30.09.97).
- Riprende il dibattito sulla realizzazione di un centro congressi e sala polifunzionale nell'area dell'ex Mercato Ortofrutticolo (M. 02.10.97).
- Il Consiglio Comunale ha votato l'affidamento di uno studio di fattibilità nella zona dell'ex gasometro (G. 15.10.97).

RESTAURO-RISTRUTTURAZIONE

- Loggia della Gran Guardia: approvato dal consiglio comunale il progetto preliminare di ristrutturazione previsto in tre stralci dal 1998 al 2000 (M. 19.06.97).
- Sala della Ragione: è in programma una vasta operazione di restauro del ciclo di affreschi (M. 19.06.97).
- La statua di S. Nicola da Tolentino della chiesa degli Eremitani tornerà all'antico splendore grazie all'AMAG (M. 05.07.97).
- È terminato il restauro del capitello di ponte Molino (G. 30.07.97).
- Cappella degli Scrovegni: è stato realizzato il corpo tecnico di accesso (M. 06.08.97). Due giorni di chiusura e un mese di lavori saranno necessari per consolidare l'intonaco in alcuni punti (M. 17.09.97).
- La Giunta Comunale ha approvato l'intervento di recupero statico-conservativo della colonna del Leone di piazza dei Signori (M. 02.10.97).

AMBIENTE

- «Parco delle mura»: tra i progetti la sistemazione del giardino di porta Trento con giochi (G. 19.06.97).
- Giardini dell'Arena: un progetto prevede il ridisegno del verde con una bonifica ambientale e una nuova illuminazione (M. 19.06.97).

VARIE

- Alta Velocità: la Regione si impegna ad anticipare i lavori di quadruplicamento della tratta Padova-Mestre (G. 20.06.97).
- Aree militari in vendita a enti locali (M. 03.07.97).
- Impianti Sportivi: i fondi (M. 05.07.97).

- Mercato casa in discesa (M. 12.07.97).
- Finanziamenti per l'Arcella: cantieri aperti dal 1998 (M. 31.07.97).
- Un progetto di riqualificazione urbana per via Sarpi (M. 30.07.97).
- Una proposta di legge sul futuro dell'idrovia Padova-Venezia (G. 19.08.97).
- Il completamento dello Stadio Euganeo è previsto entro un paio d'anni (M. 02.10.97).

ALTA PADOVANA

PRG-PEEP

Campodarsego Il commissario *ad acta* ha firmato la variante al PRG (G. 15.07.97-M. 16.07.97).

Campodaro La Giunta Regionale ha approvato il PRG con modifiche d'ufficio (G. 15.10.97).

Camposampiero La Commissione Tecnica Regionale ha approvato la variante urbanistica relativa agli insediamenti produttivi (G. 05.08.97).

Fontaniva I cavatori contestano il nuovo PRG (M. 28.06.97).

Ponte San Nicolò A S. Leopoldo e Rio nuovi PEEP per rispettive 98 e 40 unità abitative (G. 15.06.97).

Selvazzano L'amministrazione comunale abolisce i Piani Attuativi (G. 19.08.97).

Tombolo La Giunta Regionale ha approvato la variante al PRG (G. 15.10.97).

VIABILITÀ

Cadoneghe A Mejaniga raccolta di firme da parte dei residenti per l'installazione di un semaforo in via Franco (G. 02.07.97). Un secondo ponte per alleggerire il traffico sul nodo della Castagnara (M. 31.07.97).

Campodarsego Partono i lavori per la pista ciclabile che unirà le frazioni di S. Andrea e Reschigliano (G. 01.10.97).

Camposampiero Sarà allargata via Desman (G. 04.07.97). La nuova SS 307 è inadeguata a sopportare l'enorme flusso di traffico (G. 15.10.97).

Carmignano di Brenta Pista ciclabile da eliminare (M. 02.07.97).

Cittadella Anche la frazione di S. Maria avrà la pista ciclabile lungo la SP 67 «delle Sorgenti» (M. 13.08.97). Proteste per l'apertura del cantiere stradale per i lavori di rifacimento del manto e dei marciapiedi sul tratto di strada tra il viale Stazione e la zona ex Officine Faccio (M. 16.09.97).

San Giorgio in Bosco Palleggio di responsabilità per togliere le transenne che restringono un tratto della S.S. 47 nonostante l'avvenuto intervento di sicurezza sull'edificio (G. 20.06.97).

Tombolo Via libera della Provincia alla variante della SP 22 «Commerciale» (M. 03.07.97).

Veggiano Appalti al via per i lavori di rifacimento di strade e marciapiedi e di sistemazione dell'illuminazione pubblica (G. 18.06.97).

Villafranca Al via i lavori sul cavalcavia «Ronchi» riguardanti

l'allargamento del marciapiede e la pista ciclabile (G. 15.10.97).

NUOVA EDILIZIA

Cittadella Assegnato l'incarico di progettazione della palestra di Santa Croce Bigolina (G. 17.06.97). Approvato il PEEP che prevede 8 aree per l'edilizia economica residenziale alle quali vanno aggiunti i nuclei residenziali in costruzione nella frazione di Ca' Onorai e la lottizzazione «Bonaldo» (M. 02.10.97). Sono iniziati i lavori di ampliamento della piscina comunale per la costruzione di una vasca per le attività subacquee (G. 15.10.97).

Piazzola sul Brenta Il Consiglio Comunale ha approvato il progetto preliminare del complesso residenziale che dovrebbe sorgere nell'area antistante il Duomo (M. 06.07.97).

Ponte San Nicolò Definito il progetto per il nuovo municipio (M. 03.07.97). Conclusa la trattativa per l'acquisto dell'area (G. 03.07.97).

RESTAURO-RISTRUTTURAZIONE

Cittadella È avvenuta la consegna dei lavori di restauro della cinta muraria (G. 11.07.97).

Rubano È partito il II stralcio dei lavori di restauro del campanile della chiesa settecentesca di via Palù (G. 13.07.97).

AMBIENTE

Campodarsego Discarica «auto-ridotta» con chiusura nella primavera del 1998 (M. 16.07.97).

Carmignano di Brenta Proteste dei cittadini contro la proposta di legge regionale per l'istituzione del «Parco Naturale Regionale del Medio Brenta» (M. 20.07.97).

Cittadella L'amministrazione comunale è contraria all'apertura di una discarica per il rifiuto secco non riciclabile nella cava S. Paolo ai confini con Cittadella (G. 17.09.97).

Limena È stata chiesta, dal consiglio comunale, la revoca della decisione di costruire l'inceneritore (M. 29.07.97). Il comitato di lotta ha presentato ricorso al TAR contro la delibera del consorzio di bacino «Padova Due» riguardante la realizzazione dell'inceneritore (G. 09.08.97). Continua la protesta dei cittadini (M. 12.10.97).

San Giorgio delle Pertiche La Regione ha dato parere favorevole al progetto e alla scelta del sito dell'impianto di trattamento e separazione dei rifiuti del bacino «Padova Uno» (G. 06.07.97).

VARIE

Cadoneghe Stop ai lavori sul cimitero: accolto dal TAR il ricorso di una ditta esclusa dalla gara d'appalto (M. 27.06.97).

Ponte San Nicolò Un ricorso al TAR blocca i lavori per la palestra di Roncaglia (M. 11.08.97).

Santa Giustina in Colle Approvato il progetto preliminare riguardante la sistemazione dell'area in centro a Fratte. Sarà prossima una variante al PRG per poter realizzare un progetto per la casa dell'anziano (M. 01.10.97).

Venezia La Pedemontana sarà un'autostrada (G. 29.07.97).

G=Gazzettino di Padova

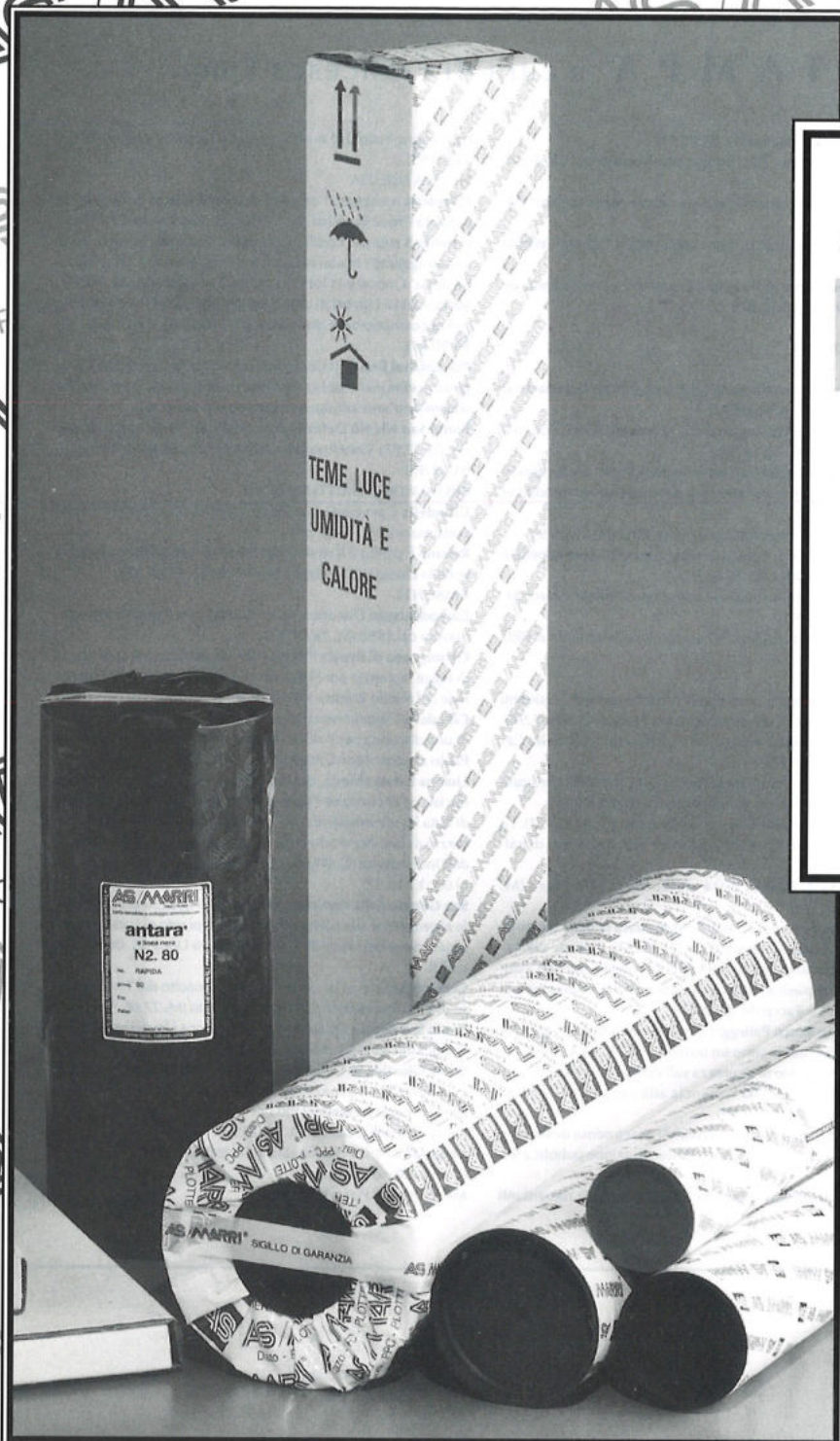
M= Mattino di Padova

m Costruzioni
MEZZALIRA

AS/MARRI®

CARTE DI QUALITÀ PER SPECIALISTI DEL DISEGNO

- supporti per plotter ink-jet monocromatici e a colori
- supporti per copiatrici grandi formati
- supporti per sistemi digitali/laser
- supporti per riproduzioni eliografiche



GARANZIA TOTALE di funzionalità

AS/MARRI® SpA

RIVENDITORI QUALIFICATI

TESTOLINI srl

30124 VENEZIA - San Marco 1744/48/1757
Tel. 041/5223085 - Fax 041/5230527

TESTOLINI srl

MARGHERA - Via Eletticità, 20
Tel. 041/923322 - Fax 041/937470

DUPLIMATIC ITALIANA srl

30172 MESTRE (VE) - Via Rampa Cavalcavia, 11
Tel. 041/5314570 - Fax 041/5314543

TESTOLINI srl

30172 MESTRE (VE) - C.so del Popolo, 95
Tel. 041/985540 - Fax 041/985633

ELIOGRAFIA MARCHINI sas

30027 S. DONA' DI PIAVE (VE)
Via Battisti, 64 - Tel. 0421/52000 - Fax 0421/52000

TESTOLINI srl

30027 S. DONA' DI PIAVE (VE) - Via Jesolo, 43
Piazza IV Novembre - Tel. e Fax 0421/560131

ITALTECNICA snc

32100 BELLUNO - Via Zuppani, 1/3
Tel. 0437/944886

DUPLIMATIC ITALIANA srl

35010 TREBASELEGHE (PD)
Via Padova, 5 - Tel. 049/9385555 - Fax 049/9387255

IL PUNTO BASE sas

45014 PORTO VIRO (RO) - Via Portesin, 36/A
Tel. 0426/632334 - Fax 0426/321157

DUPLIMATIC ITALIANA srl

31100 TREVISO - Via Piave, 25/27 - Tel. e Fax 0422/308133

ELIOGRAFIA 4S

31100 TREVISO - Viale Verdi, 9/B - Tel. e Fax 0422/546200

ELIOCARTOTECNICA sas

31044 MONTEBELLUNA (TV) - Via Manin, 15
Tel. 0423/22746 - Fax 0423/22746

FUTURA UFFICIO sas

31045 MOTTA DI LIVENZA (TV)
Via Contarina, 105 - Tel. 0422/861780 - Fax 0422/968665

ELIOGRAFIA LEZIER snc

31029 VITTORIO VENETO (TV)
Via Brandolini, 118 - Tel. 0438/57908 - Fax 0438/556510

CENTRO COPIA di Ghiotto Silvano

36071 ARZIGNANO (VI) - P.zza Campo Marzio, 38
Tel. 0444/672883 - Fax 0444/671094

PITAGORA srl

36015 SCHIO (VI) - Via Lago di Garda, 28 Z.I.
Tel. 0445/576223 - Fax 0445/576225

PITAGORA srl

36015 SCHIO (VI) - Via Battaglion Val Leogra, 61
Tel. 0445/521203 - Fax 0445/520288

ELIOSERVICE snc

37100 VERONA (VR) - Via S. Alessio, 4
Tel. 045/916766 - Fax 045/918348

AMNIUP

Azienda Speciale Ambiente

Raccolta e smaltimento

rifiuti solidi urbani - artigianali - industriali - ospedalieri
rifiuti speciali e tossico nocivi - rifiuti da incenerire

Recupero scarti riciclabili

Sgomberi e bonifiche

Controlli ambientali

inquinamento acustico e atmosferico
ambienti di lavoro e sicurezza

Progettazione e gestione

sistemi di raccolta
impianti di trattamento

Derattizzazione e disinfestazione

SERVIZIO CLIENTI Tel. 049 - 828.05.55

SERVIZI AMMINISTRATIVI Tel. 049 - 828.05.11

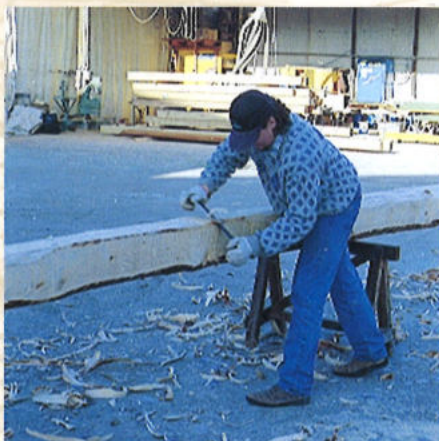
AMNIUP Azienda Speciale Ambiente
Corso Stati Uniti 5/a - 35127 Z.I. Sud PADOVA

TETTI IN LEGNO POMPEIANE

TUTTI I LEGNAMI
PER L'EDILIZIA E
LA FALEGNAMERIA

TRAVI LAMELLARI

LAVORAZIONI



**PREVENTIVI
GRATUITI
A RICHIESTA**



**ALESSANDRO
DIANESE
LEGNAMI S.R.L.**

Via Kennedy 33
30027 San Donà di Piave (VE)
TEL. (0421) 41485 r.a.
FAX (0421) 41486

internet: [http : \\www. ronchiato.it\\ dianese](http://www.ronchiato.it/dianese)
E-Mail [dianese@ ronchiato.it](mailto:dianese@ronchiato.it)

CERCANSI AGENTI PER ZONE LIBERE

